Abo-Service, 70138 Stuttgart. Postvertriebsstück. Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 6 / 18. JANUAR 2023

Toyota-Sieg bei der Rallye Dakar

Al-Attiyah in eigener Liga

24h-Rennen Dubai

Erster WRT-Sieg mit BMW M4

F1: Neuer Williams-Teamchef

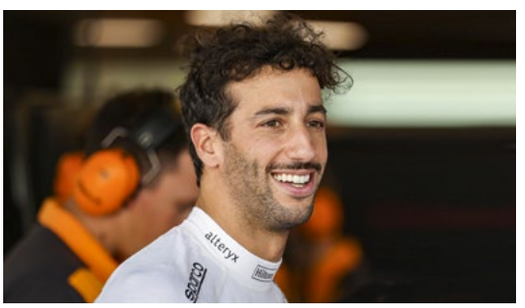
Mercedes lässt Vowles ziehen

Deutschland **€ 2,90**
A € 3,30 · **CH** sfr 4,60
IT € 4,00 · **B, NL, LUX** € 3,40

4 190525 902906 06

Formel E: Saisonauftakt in Mexiko

Porsche feiert Sieg bei Gen3-Premiere



F1-Interview: Daniel Ricciardo

Pläne für das Jahr auf der Ersatzbank

Rallye Dakar: Motorrad-Wertung

Entscheidung auf den letzten Kilometern

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Interview mit Red-Bull-Ersatzmann Daniel Ricciardo **S. 4**
Formel 1 Warum die Teams sich gegen Andretti stellen **S. 6**
Formel 1 Vowles bei Williams und weitere Nachrichten **S. 8**
Historie Wie der Alfa-V12 zum F1-Rennsieger wurde **S. 10**
Formel E Jake Dennis gewinnt beim Auftakt in Mexiko **S. 12**
Sportwagen Die Probleme mit den LMDh-Einheitsteilen **S. 14**
Sportwagen WRT gewinnt 24h Dubai beim BMW-Debüt **S. 16**
Sportwagen Aktuelles aus der Prototypen- & GT-Szene **S. 19**
Rallye-WM Der umfassende Ausblick auf die „Monte“ **S. 20**
Rally-Raid-WM Al-Attiyah holt seinen fünften Dakar-Sieg **S. 22**
Rally-Raid-WM Weitere Hintergründe zur Wüstenrallye **S. 24**
Tourenwagen Hintergründe aus ETCR, NASCAR und Co. **S. 26**
Historie Die vergessene Solitude-Rennstrecke bei Stuttgart **S. 28**

Motorrad:

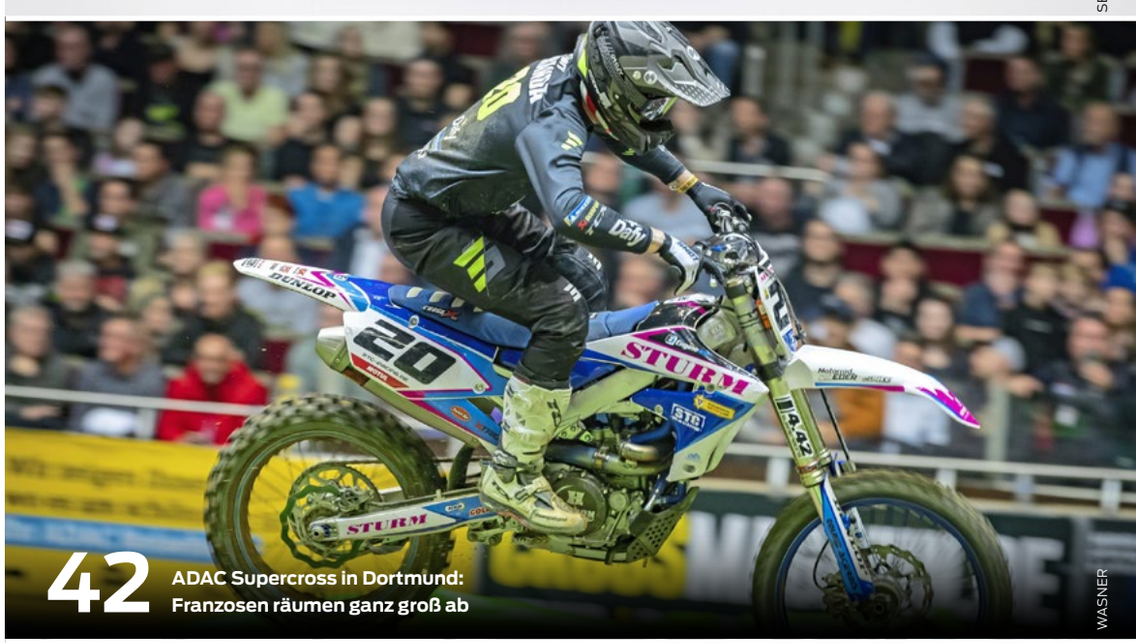
Rallye-WM Benavides gewinnt den irren Dakar-Krimi **S. 30**
Supersport-WM Interview mit Umsteiger Marcel Schrötter **S. 32**
Motorrad-WM Neue Reifen-Regeln und weitere News **S. 34**
Motorrad-WM Übersicht aller Solo-Weltmeister seit 1949 **S. 36**
Historie Ducati D16 GP13: Der lange Aufstieg beginnt **S. 38**
IDM Die aktuellsten News aus der deutschen Rennszene **S. 40**
Offroad News aus Eisspeedway, Supermoto und Co. **S. 41**
Supercross Franzosen holen die Siege in Dortmund **S. 42**

Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**

06 **Formel-1-Pläne von Andretti/Cadillac: Mario Andretti erklärt das US-Projekt**

SEAN BULL DESIGN



42 **ADAC Supercross in Dortmund: Franzosen räumen ganz groß ab**

WASNER

14 **Technik LMDh-Prototypen: Hersteller zu abhängig von Zulieferern?**

PORSCHE

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTORSPORT IMAGES

32 Interview mit Marcel Schrötter:
So geht's weiter in der Supersport-WM

CREVENTIC

16 24h-Rennen in Dubai:
WRT gewinnt auch mit BMW

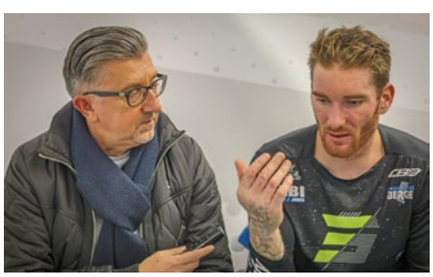
MSa-Paddock

AUSWÄRTSFAHRT

Neben dem Rennsport ist MSa-Redakteur Philipp Körner auch ein großer Eishockey-Fan. Überschneidungen wie am vergangenen Wochenende sind glücklicherweise selten. Der Schal brachte seinem Team leider kein Glück.

SCHNAPPSCHUSS

Viel ist nicht mehr übrig geblieben von der Solitude-Rennstrecke. Früher heizten Stars wie Jim Clark und Jack Brabham über die Piste am Rand von Stuttgart. MSa-Reporter Joel Lischka hat sie sich angeschaut.



HAALLOOOO DORTMUND!

Nach einer gefühlten Ewigkeit war endlich wieder „Hallooo Dortmund" in der Westfalenhalle. MSa-Lehmbodenspezialist Frank Quatember bekam beim Supercross den Cup-Sieger Greg Aranda ans Mikrofon.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

RED BULL

MOTORSPORT IMAGES

2023 wird Daniel Ricciardo noch mehr qualmende Showruns absolvieren – dann aber im Red Bull

Daniel Ricciardo spricht im MSa-Interview offen und ehrlich über seine Probleme bei McLaren in den letzten beiden Saisons, über die Formel-1-Auszeit im Jahr 2023 und die Pläne zur Rückkehr in ein Stammcockpit.

Von: **Michael Schmidt**

Ihr Leben wird sich 2023 ändern. Sind Sie gut darauf vorbereitet?
Ich freue mich darauf.

Keine Angst?
Mehr Freude als Angst. Ein bisschen Angst schwingt mit, weil ich so lange in meinem Leben Rennfahrer war und nie etwas anderes gemacht habe. Auf der anderen Seite bin ich unheimlich gespannt, was ich mit der Zeit, die mir geschenkt wird, anfange. Und wenn es nur eine Reise mit dem Auto ist. Wir reisen in der Formel 1 immer um die Welt, sehen aber nichts. Ich will die Welt ein bisschen entdecken. Ich will an meiner Fitness arbeiten. Es liegt an mir, diese Zeit zu gestalten. Diese Freiheit werde ich genießen.

Ein Wechsel in die aufblühende Langstrecken-Weltmeisterschaft (WEC) kam nie infrage?
Ein Rennen wie Le Mans könnte interessant sein. Aber nicht die ganze Serie. Das wäre das gleiche Leben wie jetzt, nur mit anderen Autos. Ich brauche eine Auszeit. Es ist eine Reise ins Ungewisse. Ich kann nichts planen und werde neue Erfahrungen machen. Das reizt mich. Und ich werde Ausschau halten, ob es 2024 für mich die Möglichkeit zu einer Rückkehr gibt. Wenn es eine gäbe, will ich so gut wie möglich gerüstet sein. Mit einem Fuß werde ich der Szene erhalten bleiben. Ein ganzes Jahr Nichtstun wäre kein guter Plan. Dann wäre es fast unmöglich, zurückzukehren. Und der Moment wird kommen, an dem ich mir wünsche, wieder in der Startaufstellung zu stehen.

Kam die Trennung mit McLaren aus dem Nichts, oder hatten Sie einen Verdacht?
Ein leiser Verdacht war schon da. Ich konnte ja meine Resultate sehen und war selbst nicht zufrieden damit. Und uns gingen die

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Die Auszeit könnte eine Win-win-Situation sein“

Ideen aus, wie wir das ändern können. Ich war mir nicht mehr sicher, ob der Vertrag bis zum Ende erfüllt wird. Da war die Vorahnung schon da, dass sich etwas zusammenbraut. Die beiden Saisons waren einfach nicht gut genug. Und im Team kamen immer mehr Zweifel auf.

Sie haben alles probiert, die Situation zu verbessern. Das Team hat das Gleiche getan. Kann man zusammenfassend sagen, dass Ihnen einfach das Vertrauen ins Auto fehlte?
Zu einem gewissen Teil ja. Das fehlende Vertrauen ist aber ein Produkt von vielen verschiedenen Dingen. Am Ende kannst du in diesem Sport nur auf höchstem Niveau fahren, wenn du dieses Vertrauen hast.

Was heißt Vertrauen?
Vertrauen in das, was das Auto als Nächstes tun wird. Wie es auf das reagiert, was ich tue. Was passiert, wenn ich fünf Meter später bremse? Wenn du darauf nicht bei jedem Bremsmanöver eine Antwort weißt, dann fehlt dir irgendwann das Vertrauen in das Auto. Das ist mir vorher nie passiert. Ich fühlte mich immer als Teil des Autos. Und ich wusste, wie das Auto reagiert, wenn sich die Bedingungen ändern. Wenig Sprit und frische Reifen in der Qualifikation: Ich wusste, dass du ohne Bedenken fünf Meter später bremsen kannst. Das war mit dem McLaren, aus welchem Grund auch immer, nicht jedes Mal so klar.

War es eine Überraschung für Sie, dass Sie dieses Problem auch 2022 mit völlig anderen Autos als zuvor verfolgt hat?
Die DNA meines Problems war ähnlich, obwohl die Autos unterschiedlich sind. Das größte Rätsel war meine erste Qualifikation mit dem Auto. Ich war schneller als Lando, obwohl ich das Auto kaum kannte. Da habe ich mir gesagt: Mit mehr Vertrauen kann es eigentlich nur noch besser werden. Das Gegenteil trat ein. Und das kann ich mir bis heute nicht wirklich erklären. Immer dann, wenn ich meinen Stil fahren konnte, hat es funktioniert. Das war leider zu selten der Fall. Die meiste Zeit musste ich aktiv darüber nachdenken, was ich als Nächstes mache. Das hat die Verwirrung nur gesteigert. Es ist wirklich schwer zu erklären. 2020 im Renault hatte ich grenzenloses Vertrauen. Das Auto machte, was ich wollte. Plötzlich war dieses Gefühl weg.

„Ich muss zugeben, dass dieser McLaren einige meiner Schwächen aufgedeckt hat. Ich bin nicht perfekt. Das wird mir helfen, an mir zu arbeiten.“

Daniel Ricciardo

Ist das die Erklärung dafür, dass es hin und wieder dann doch funktioniert hat, wie in Singapur oder Mexiko?
Lando konnte konstante Leistungen mit dem Auto abliefern. Ich fand es die meiste Zeit unberechenbar. Dann habe ich das Auto überfahren, es zu hart probiert und bin in den Wald gekommen. Immer, wenn ich das Gefühl hatte, das Auto reagiert so, wie ich es erwarte, dann habe ich einen ordentlichen Job abgeliefert. Ich wünschte, ich hätte die Antwort gefunden.

Wussten Sie immer schon am Freitag, wie ein Rennwochenende laufen wird?
Alle guten Wochenenden mit McLaren haben mit dem ersten Training gut begonnen. Da habe ich sofort das Auto gespürt.

Spürte Lando das Gleiche wie Sie?
Lando hat sich in dem Auto wohler gefühlt. In den Gesprächen mit den Ingenieuren über die Balance hatten wir das gleiche Feedback. Er hat sich besser an das Auto gewöhnt, wusste aber auch immer, wo seine Grenzen sind.

Ist es vergleichbar mit 2014 bei Red Bull, als Sebastian Vettel gegen Sie Probleme hatte?
Ich würde 2014 eher mit Russell und Hamilton in diesem Jahr vergleichen. George ist der Youngster, der mit frischem Elan in ein Topteam kommt und sofort mit dem Superstar auf Augenhöhe fährt. Für George ist es im Vergleich zu davor ein besseres Auto, für Lewis umgekehrt. So war das damals auch mit Seb und mir.

Vettel hat 2014 die Hybridautos gehasst. Man hatte den Eindruck, dass dieses Vorurteil bei ihm im Kopf etwas mitgefahren ist. Könnte das bei Ihnen und McLaren ähnlich sein?
Der Kopf spielt sicher eine Rolle. Ich habe dieses Auto nicht gerade geliebt. Das ist normal, weil ich einfach nicht die Rundenzeit aus ihm rausquetschen konnte, die ich rausquetschen wollte. Wenn die Dinge laufen, dann laufen sie. Und umgekehrt wird es immer schlimmer. In Mexiko konnte ich das Auto plötzlich spüren und hatte Spaß damit. Und plötzlich ging alles ganz natürlich.

Könnte in einem anderen Auto plötzlich der alte Ricciardo wiedergeboren werden?
Ich habe immer daran geglaubt, dass ich ein guter Fahrer sei. Aber ich muss zugeben, dass dieser McLaren auch einige meiner Schwächen aufgedeckt hat. Ich bin nicht perfekt. Das wird mir helfen, an mir zu arbeiten. Jetzt habe ich ein Jahr, um darüber nachzudenken und an diesen Schwächen zu arbeiten. Während einer Saison ist es unheimlich schwer, das Gelernte sofort umzusetzen. Trotz der ganzen Daten. Du hast einfach zu viel um die Ohren, reist von einem Rennen zum nächsten und hast keine Zeit, einen Blick von außen auf deine Situation zu werfen. Manchmal wäre es gut, sich einen Schritt von diesem Hamsterrad zu entfernen und zu erkennen: Das läuft hier schief mit mir. Die Auszeit könnte für mich eine Win-win-Situation sein. Aber dann muss ich auch das Auto finden, in dem ich das umsetzen kann.

Wann wussten Sie, dass Sie wieder bei Red Bull landen würden?
Bis zum Saisonende wusste ich nur, dass es etwas in der Formel 1 sein würde. Ich wollte mich nicht zu weit von der Szene entfernen. Jetzt sehen Sie es meinem Gesicht an. Ich bin begeistert, als dritter Fahrer zu Red Bull zurückzukehren! Ich hatte immer gute Erinnerungen an das Team, aber die herzliche Einladung von Christian Horner und Helmut Marko ist etwas, das ich sehr schätze. Für mich ist es eine große Aufgabe, im besten Team der Formel 1 mithelfen zu dürfen und gleichzeitig meine Batterien aufzuladen und den Fokus neu auszurichten. Ich kann es kaum erwarten, das Team bei der Simulatorarbeit, den Testfahrten und den Marketing-Aktivitäten zu unterstützen.

Ihr Landsmann Oscar Piastri übernimmt Ihr Cockpit bei McLaren. Haben Sie einen Tipp für ihn?
Ich werde ihm sagen, dass er einfach nur fahren und nicht groß nachdenken soll. Ich weiß, das klingt etwas langweilig. Er soll lernen, alles aufsaugen, aber sonst einfach fahren und sich nicht zu hohe Ziele stecken. Immer von Rennen zu Rennen denken. Wenn er sich stetig verbessert, dann hat er sein Ziel schon erreicht. Bei McLaren wird man aus der Zeit mit mir gelernt haben und dürfte nun besser vorbereitet sein, wenn die Dinge nicht so laufen wie erwartet. Ich hoffe, das hilft Oscar. ■

Daniel Ricciardo

Geburtstag: 1. Juli 1989
Geburtsort: Perth
Herkunftsland: Australien

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Ein exklusiver Club

Andretti will mit Cadillac in die Formel 1, stößt dort aber auf Ablehnung. Die Königsklasse hat ein Problem mit neuen Teams. Wenn es Andretti nicht schafft, dann schafft es kein anderer.

Von: **Michael Schmidt**

Michael Andretti läuft gegen eine Wand. Er hat einen Formel-1-Einstieg auf eigene Faust probiert und stieß auf Ablehnung. Er hat im zweiten Anlauf General Motors ins Boot gezogen und wird immer noch nicht mit offenen Armen empfangen. Vater Mario will nicht verstehen, warum dem Projekt so viel Gegenwind entgegenschlägt. „Die FIA hat uns sehr spezifisch schon viele Fragen gestellt, und wir konnten alle Anforderungen alle zur vollen Zufriedenheit erfüllen. Der Präsident hat alles schriftlich vor sich liegen, was für eine Bewerbung nötig ist. Als das nicht genug war, hat man von uns ein Hersteller-Engagement gefordert. Wir haben es mit Cadillac gebracht. Was sollen wir noch liefern?“

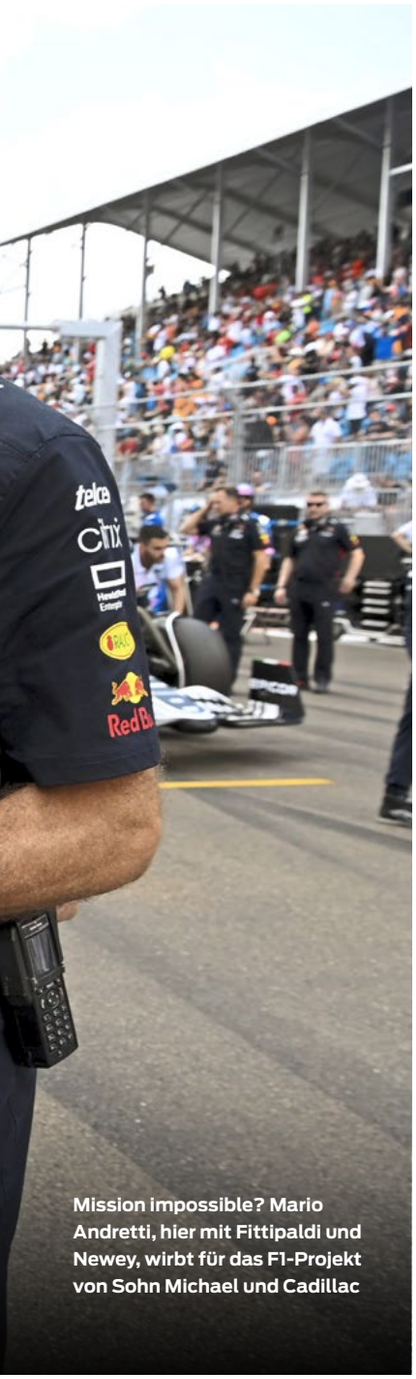
Kritiker warfen dem US-Hersteller vor, sich einfach nur einen Aufkleber auf den Autos und dem Motor kaufen zu wollen. Der Weltmeister von 1978 verrät, dass der Anspruch des zweitgrößten Autokonzerns der Welt ein ganz anderer ist: „Das ist keine Sternschnuppe oder ein PR-Gag. GM hat seinen Stolz. Die wollen sich nicht irgendwo dranhängen, sondern selbst Technik einbringen. Das interessiert sie an diesem Projekt. Und sie wissen, was sie erwartet. General Motors hat bereits ein Technologiezentrum für den Motorsport. Und sie werden weiter in diese Abteilung investieren, um schließlich alle technischen Aspekte von Auto und Motor selbst abzudecken.“

> „Ich sehe das als ein großartiges Investment in die Formel 1 mit großen Namen. Es gibt für mich keinen Grund, warum man das ablehnen sollte.“
>
> Mario Andretti

Laut Andretti gab es schon vor der Entscheidung für ein Formel-1-Projekt bei GM Pläne, die Marke Cadillac aggressiver zu vermarkten und sie internationaler aufzustellen. „Bis jetzt war Cadillac nur die Luxusmarke. Doch GM will Cadillac einen sportlicheren Touch geben. Das Black-Wing-Modell hat immerhin 660 PS. Ihre Kampagne wird bereits unterstützt durch die Erfolge in der IMSA-Serie. Jetzt wollen sie auch nach Le Mans. Die Formel 1 passt da wunderbar in ihre Strategie. Eigentlich müsste die Formel 1 sagen: Welcome Cadillac.“

Doch genau damit tut sich das Formel-1-Hauptquartier in Lon-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



Mission impossible? Mario Andretti, hier mit Fittipaldi und Newey, wirbt für das F1-Projekt von Sohn Michael und Cadillac

MOTORSPORT IMAGES

don schwer. Die zehn etablierten Teams sowieso. Sie fürchten nicht nur, dass bei einem Beitritt von Andretti der Kuchen durch elf statt durch zehn geteilt wird. Sie haben auch Angst davor, dass jeder neue Mitesser auf dem Markt viele Mitarbeiter abzieht, weil er größere Aufstiegschancen und bessere Bezahlung bieten kann. Hier wird der Kostendeckel zum Problem. Er setzt den großen Teams Gehaltsgrenzen. Red Bulls Motorenfabrik RB Powertrains hat gezeigt, wozu ein neuer Player führen kann. Mercedes HPP musste stark bluten.

Ein langfristiges Projekt

Das F1-Management will seine Kronjuwelen nicht an jeden verscherbeln. Da schwingt die Angst mit, dass Bewerber nur ein Geschäft darin sehen und ihr Franchise nach kurzer Zeit wieder gewinnbringend verkaufen. Mario Andretti weist das von sich: „Das ist ein langfristiges Projekt. Schauen Sie sich unsere Historie an. Jeder kann sehen, was Motorsport für unsere Familie bedeutet. Das ist unser Leben. Wir waren in keiner Serie nur kurzfristig drin, um Profit zu machen. Wir haben auch bereits unheimlich viel investiert und Ingenieure angeheuert, die nur darauf warten, dass es losgeht. Wenn die nicht an uns glauben würden, wären sie schon längst davongelaufen." Das Gleiche trifft nach Aussage des 82-jährigen Amerikaners auch auf GM zu: „Eine solche Firma trifft so eine Entscheidung nicht einfach aus dem Bauch heraus. Sie haben ja auch etwas zu verlieren, wenn es nicht klappt. Aber sie haben das Gefühl, dass etwas daraus werden könnte und dass es für die Firma eine gute Zeit ist, im Motorsport Flagge zu zeigen."

Während sich FIA-Präsident Mohammed bin Sulayem demonstrativ auf die Seite von Andretti schlägt, bremst sein Konterpart Stefano Domenicali. Es gebe noch mehr Interessenten und man könne sich nicht einfach einen herauspicken, nur weil die Bewerbung von den Namen her attraktiv erscheint. Man müsse auch Sorge tragen, dass ein Neueinsteiger technisch und personell in der Lage ist, auf Anhieb mitzufahren. Andretti will dafür in der Anfangszeit mit Renault zusammenarbeiten, so wie es Haas mit Ferrari tut. Haas-Teamchef Günther Steiner warnt jedoch, dass es Einsteiger in der Zukunft nicht mehr so einfach haben werden wie er: „In der Zwischenzeit wurden einige Privilegien einkassiert, die wir noch hatten." Zum Beispiel freie Windkanal-Tests.

Andretti läuft die Zeit davon. Er kann seine Partner nicht ewig um Geduld bitten. Realistisch wäre ein Einstieg in der Saison 2025. Man will nicht bis 2026 warten, weil Cadillac nicht unvorbereitet in das neue Technik-Reglement gehen will. Im Moment arbeiten alle Personen so, als wäre das grüne Licht schon da. Die neue Rennfabrik im Bundesstaat Indiana soll vor 2025 fertig sein. Dort werden die Autos gebaut. Das operative Geschäft wird über eine Filiale in England abgewickelt. Parallel dazu werden Einrichtungen der Cadillac-Denkfabrik in North Carolina genutzt und immer mehr ausgebaut.

Es wäre nicht schlau, die Chance auf ein neues Team abzuwürgen, nur um an Prinzipien festzuhalten. Die Reaktionen in den digitalen Netzwerken sind ziemlich eindeutig pro Andretti. Man läuft Gefahr in den USA als arrogante Europäer dazustehen, die lieber unter sich bleiben wollen. Das ist gerade in einer Zeit kontraproduktiv, in der die Formel 1 in der Neuen Welt zu einem Höhenflug ansetzt.

Die Skepsis gegenüber neuen Teams macht auf ein generelles Problem der Feld-Erweiterung in der Formel 1 aufmerksam. Der Königsklasse steht die hohe Komplexität der Technik im Weg. Wer mit realistischer Erfolgsaussicht einen kompletten Antriebsstrang selbst bauen will, braucht dafür vier Jahre Vorlauf und eine bereits bestehende Infrastruktur. Das trifft im Moment nur auf Audi und Toyota zu. Wer darüber hinaus ein eigenes Auto an den Start bringen will, muss entweder wie Audi ein bestehendes Team kaufen oder sich zu mindestens 50 Prozent bei einem anderen Chassishersteller dranhängen, was für einen Autokonzern aus Imagegründen schon mal schwierig ist.

Die arrivierten Teams fordern für das nächste Concorde-Abkommen eine Erhöhung des Eintrittsgeldes von 200 auf 600 Millionen Dollar. Das Gleiche muss man noch einmal investieren, um das Schiff auch ins Wasser zu lassen. Damit wäre die Tür für seriöse Neueinsteiger für immer zu. Nur noch schmutziges Geld könnte sich solche Summen leisten. Unter den Umständen ist das Projekt von Andretti und Cadillac das letzte, das noch eine Chance auf einen Beitritt hat. Wer es ablehnt, darf später keinen anderen zulassen, weil er sonst unglaubwürdig wird.

Michael Andretti äußerte sich optimistisch, dass sein Antrag trotz aller Widerstände am Ende akzeptiert wird. Auch sein Vater sieht keinen Grund für eine Ablehnung: „Niemand könnte verstehen, wenn die Formel 1 einen großen amerikanischen Hersteller ablehnen würde. Und wenn Ford auch noch kommen sollte, dann wäre das ein Traum. Könnte man sich etwas besseres vorstellen, wenn diese Global Player in der Formel 1 die anderen herausfordern? Das ist ein Selbstläufer. Ich will positiv bleiben, was auch passiert." ■

SEAN BULL DESIGN

Zukunftsmusik: So könnte ein Andretti-Cadillac aussehen

PRUETT

Für die IMSA-Serie baut Cadillac einen 5,5-Liter-V8

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Der neue Chef bei Williams: James Vowles kommt von Mercedes

WILLIAMS

Formel 1

James Vowles zu Williams

Williams hat einen neuen Rennleiter gefunden. James Vowles verlässt seinen Posten als Mercedes-Strategiechef und heuert in Grove an.

Von: **Andreas Haupt**

Einen Monat nach Bekanntgabe des Abgangs von Jost Capito hat Williams einen neuen Teamchef gefunden. Die Wahl fiel auf James Vowles, der im F1-Fahrerlager als einer der fähigsten Ingenieure angesehen wird. Der 43-Jährige war jahrelang der schlaue Kopf hinter den meist erfolgreichen Mercedes-Strategien.

Vowles arbeitet seit mehr als 20 Jahren in der Formel 1. Dabei war er immer im englischen Brackley beheimatet. Zunächst bei BAR, dann bei Honda, BrawnGP und Mercedes. Vowles war in seiner Laufbahn an neun Konstrukteurs-Titeln und über 120 Rennsiegen beteiligt. Am 20. Februar tritt der Taktikguru seine neue Stelle an. „Es ist eine Ehre, ein Team mit solch einer ruhmreichen Vergangenheit zu leiten."

Mercedes verliert eines der wichtigsten Teammitglieder. „Wenn ein Vogel fliegen will, musst du ihn ziehen lassen", sagt Teamchef Toto Wolff dazu. Deshalb belegt man Vowles auch nicht mit einer Arbeitssperre, wie es sonst oft der Fall ist. „Ich weiß, wie gewissenhaft er arbeitet, wie fähig und talentiert er ist. Ich habe keine Zweifel, dass er alles mitbringt, um ein fantastischer Teamchef zu werden."

Dass sich Vowles beruflich verändert, war bereits in der vergangenen Saison abzusehen. Nur wusste da noch keiner, dass er nicht innerhalb von Mercedes in eine andere Rolle schlüpft, sondern gleich das Team wechselt. „Den Gedanken, ein Team zu leiten, trage ich bereits seit Jahren mit mir herum", verriet Vowles. Mit dem Rückzug von Capito eröffnete sich nun die Chance, bei Williams einzusteigen. Vowles tauchte Mitte 2022 nicht mehr am Kommandostand auf, sondern verfolgte die Rennen aus der Mercedes-Garage. Um die Strategie kümmerten sich da bereits andere. „Unsere Stärke ist es, die Last auf mehreren Schultern zu verteilen. Wir sind eine dynamische Organisation, die rechtzeitig die Nachfolge regelt", sagt Wolff.

Mit dem Wechsel zu Williams geht Vowles den nächsten Schritt auf der Karriereleiter, der bei Mercedes nicht möglich gewesen wäre. Dafür hätte schon Wolff abtreten müssen. Bei Williams erwartet Vowles eine große Aufgabe. 2022 beendete der Rennstall die Saison auf dem letzten Platz. Es heißt, das Team hinge noch immer in der Vergangenheit fest. Es gäbe interne Grabenkämpfe. Die Glanzzeiten hat Williams lange hinter sich. Den letzten Sieg gab es 2012, den letzten WM-Titel 1997. „Williams schenkt mir das Vertrauen. Ich werde das zurückzahlen. Dieses Team hat riesiges Potenzial."

Kein Mini-Mercedes

Williams hat in den letzten Jahren viele Rückschläge erlebt. „Die vielen Nackenschläge prägen die Organisation. Gerade in der Zeit, bevor Dorilton übernahm, fehlten die finanziellen Mittel. Dorilton ist bereit, zu investieren. Wir werden sicher die Technikabteilung stärken müssen. Das wichtigste Element, um Erfolg zu haben, sind aber die Menschen und die Kultur. Einer allein reißt es nicht raus. Wir müssen einander anfeuern, Mut machen und uns respektieren. Nur als Einheit kann Williams nach vorne gelangen", glaubt Vowles.

Der Engländer wird sich beweisen müssen. Bald arbeitet er nicht mehr aus dem Hintergrund, sondern steht als einer von zehn Teamchefs im Fokus. Ein Sprung ins kalte Wasser sei es nicht. „Er hat mir bei Mercedes schon viele Aufgaben abgenommen, die ein Teamchef zu tun hat", erklärt Wolff. Vowles kennt den Sport in- und auswendig. Er ist bestens vernetzt. „Es ist natürlich ein Sprung, aber kein großer. Ich wurde bei Mercedes gut darauf vorbereitet. Natürlich muss ich mich aber in einer neuen Umgebung zurechtfinden. Das geht jedem so, wenn er das Unternehmen wechselt."

Die Besitzer des Teams von Dorilton Capital zeigen sich erfreut über den Coup. „Wir glauben, dass die Ernennung von James unser Engagement unterstreicht, um sicherzustellen, dass wir eine energische, erfahrene und starke Führung haben, wenn wir in die nächste Phase der Umgestaltung von Williams Racing eintreten", sagt der Vorsitzende Matthew Savage. Es könnte sein, dass durch den Vowles-Wechsel die Beziehungen zwischen den Teams vertieft werden. Williams bezieht bereits Motoren und Getriebe von Mercedes. „Wir sind sicher kein B-Team. Williams wird kein Mini-Mercedes", beschwört Vowles. „Ich werde auf eigenen Füßen stehen." ■

NACHRICHTEN

OP BEI MAGNUSSEN

Kevin Magnussen legt sich in der dritten Kalenderwoche des Jahres unters Messer. Der Däne muss sich nach Schmerzen im Handgelenk eine Zyste entfernen lassen. „Eine harmlose Operation. Aber ich muss danach für ein paar Wochen ruhen", sagt der 30-Jährige. Die Teilnahme an den Wintertestfahrten in Bahrain (23. bis 25.2.) sei nicht in Gefahr, erklärt der Haas-Rennstall.

WEITERE F1-TERMINE

Mercedes wird am 15. Februar das Tuch vom neuen W14 ziehen. Weltmeister Red Bull ist mit seiner Saison-Vorstellung früher dran. Das Team von Max Verstappen hat für den 3. Februar ein Launch-Event angekündigt. Der frühe Termin drei Wochen vor Teststart lässt vermuten, dass Red Bull nicht das neue Auto präsentieren wird. Von Haas heißt es, dass man am 31. Januar die Lackierung des VF-23 zeigen will. Für den 11. Februar ist dann eine Ausfahrt in Silverstone eingeplant. Die weiteren Termine: Williams (6.2.), Alpha Tauri (11.2.), Aston Martin & McLaren (13.2.), Ferrari (14.2.), Alpine (16.2.).

PECH FÜR VERSTAPPEN

Die Technik torpedierte Max Verstappens Teilnahme an den virtuellen 24 Stunden von Le Mans. Der Formel-1-Weltmeister lag mit seinen Fahrerkollegen in Führung, als er ohne Vorwarnung vom Server abgekoppelt wurde. Nach einer zweiten Unterbrechung entschied sich Verstappen zur Aufgabe und schimpfte später: „Das ist ein Witz. Es war das letzte Mal, dass ich hier teilgenommen habe."

WICKHAM VERSTORBEN

John Wickham ist im Alter von 73 Jahren verstorben. Er war weltweit im Motorsport aktiv und führte in den 1980er-Jahren das Spirit-Team in der Formel 1. 2003 überwachte Wickham das in Le Mans erfolgreiche Bentley-Projekt.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Geldprämie dazu

motorsport-aktuell.com/countdown

oder telefonisch 0781 639 6651

40 € V-Scheck bis 01.02.2023 Prämien-Nr. 1289 **30 € V-Scheck bis 15.02.2023 Prämien-Nr. 1288** **20 € V-Scheck ab 01.03.2023 Prämien-Nr. 1286**
Der Verrechnungsscheck ist bei jeder Bank einlösbar. Es gilt das Datum des Poststempels.

Bestell-Nr. MSA1PRHCD (selbst lesen), MSA1PRCCD (verschenken) – 25 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 72,50 € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,90 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Alfa Romeo Tipo 115.12, V12 180°

Zweitverwertung

Alfa Romeos Zwölfzylinder mit 180-Grad-Winkel wurde für den Sportwagen-Klassiker 33TT12 gebaut. Drei Jahre später debütierte das Triebwerk im Brabham in der Formel 1 und gewann dort immerhin zwei Grands Prix.

Von: **Michael Schmidt**

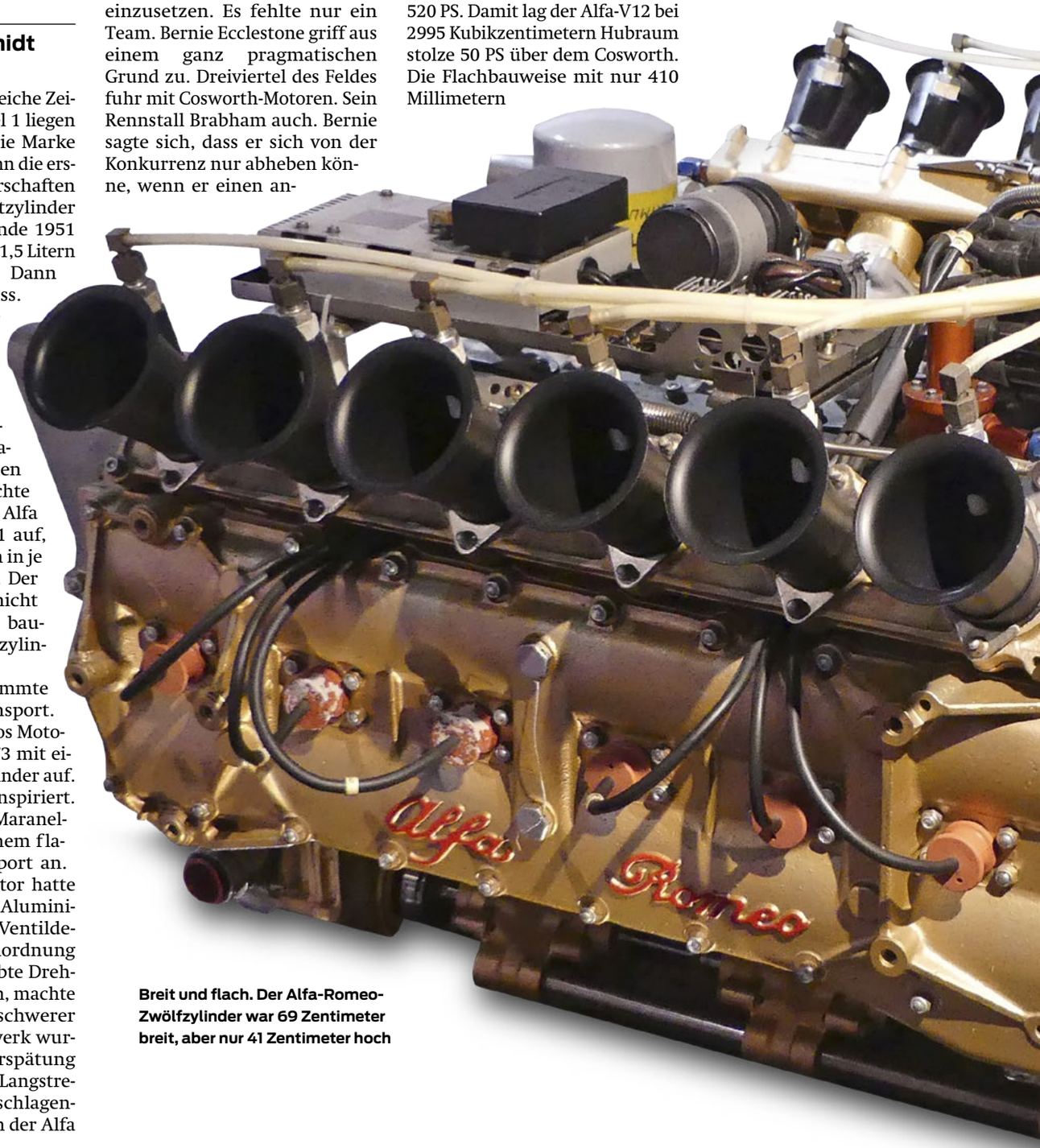
Alfa Romeos glorreiche Zeiten in der Formel 1 liegen lange zurück. Die Marke mit dem Kleeblatt gewann die ersten beiden Weltmeisterschaften mit einem Reihen-Achtzylinder mit Kompressor, der Ende 1951 unglaubliche 430 PS aus 1,5 Litern Hubraum entfesselte. Dann war erst einmal Schluss. Alfa Romeo beantragte Fördergelder vom Staat, bekam sie nicht und stieg aus, obwohl im Geheimen bereits ein 2,5-Liter-Zwölfzylinder-Boxer für die Zeit danach entwickelt worden war. 1970 und 1971 tauchte ein Achtzylinder von Alfa Romeo in der Formel 1 auf, den McLaren und March in je ein Chassis schraubten. Der Alfa-V8 setzte sich nicht durch, weil ihm der baugleiche Cosworth-Achtzylinder klar überlegen war.

Der Achtzylinder stammte aus dem Sportwagensport. Dort rüstete Alfa Romeos Motorenchef Carlo Chiti 1973 mit einem 180-Grad-Zwölfzylinder auf. Ferrari hatte ihn dazu inspiriert. Der kleine Bruder aus Maranello trat seit 1970 mit einem flachen Zwölfer im GP-Sport an. Alfa Romeos neuer Motor hatte einen Zylinderkopf aus Aluminium mit Magnesium-Ventildeckeln. Die spezielle Anordnung der Schlepphebel erlaubte Drehzahlen bis zu 12 000/min, machte den Motor aber auch schwerer und breiter. Das Triebwerk wurde mit einem Jahr Verspätung fertig, war aber bei den Langstreckenrennen ein durchschlagender Erfolg. 1975 gewann der Alfa Romeo 33TT12 sieben der neun Läufe zur Sportwagen-WM. Weil damit das Ziel erreicht war, entschied der Vorstand, die Werksaktivitäten vorübergehend einzustellen.

Beförderung in die Formel 1

Chiti schaffte es aber, die Mailänder Chefetage davon zu überzeugen, den Motor in der Formel 1 einzusetzen. Es fehlte nur ein Team. Bernie Ecclestone griff aus einem ganz pragmatischen Grund zu. Dreiviertel des Feldes fuhr mit Cosworth-Motoren. Sein Rennstall Brabham auch. Bernie sagte sich, dass er sich von der Konkurrenz nur abheben könne, wenn er einen anderen Motor nimmt. Am besten einen Zwölfzylinder. Die damals aktuellen V12 von Ferrari und Matra waren dem Cosworth in der Leistung überlegen, was aber durch ein höheres Gewicht wieder ausgeglichen wurde. Was Ecclestone natürlich auch anzog: Für Cosworth-Power bezahlte er. Den Alfa Romeo gab es umsonst.

Chiti versprach im ersten Jahr 520 PS. Damit lag der Alfa-V12 bei 2995 Kubikzentimetern Hubraum stolze 50 PS über dem Cosworth. Die Flachbauweise mit nur 410 Millimetern Bauhöhe senkte außerdem den Schwerpunkt des Autos. Doch Brabham-Konstrukteur Gordon Murray musste auch einige Nachteile in Kauf nehmen. Zuerst das hohe Gewicht. Der Alfa-Motor wog in der Erstausstattung 180 Kilogramm. Über die Jahre wurden fünf Kilogramm weggefeilt. Außerdem war der Zwölfzylinder mit 693 Millimetern deutlich brei-



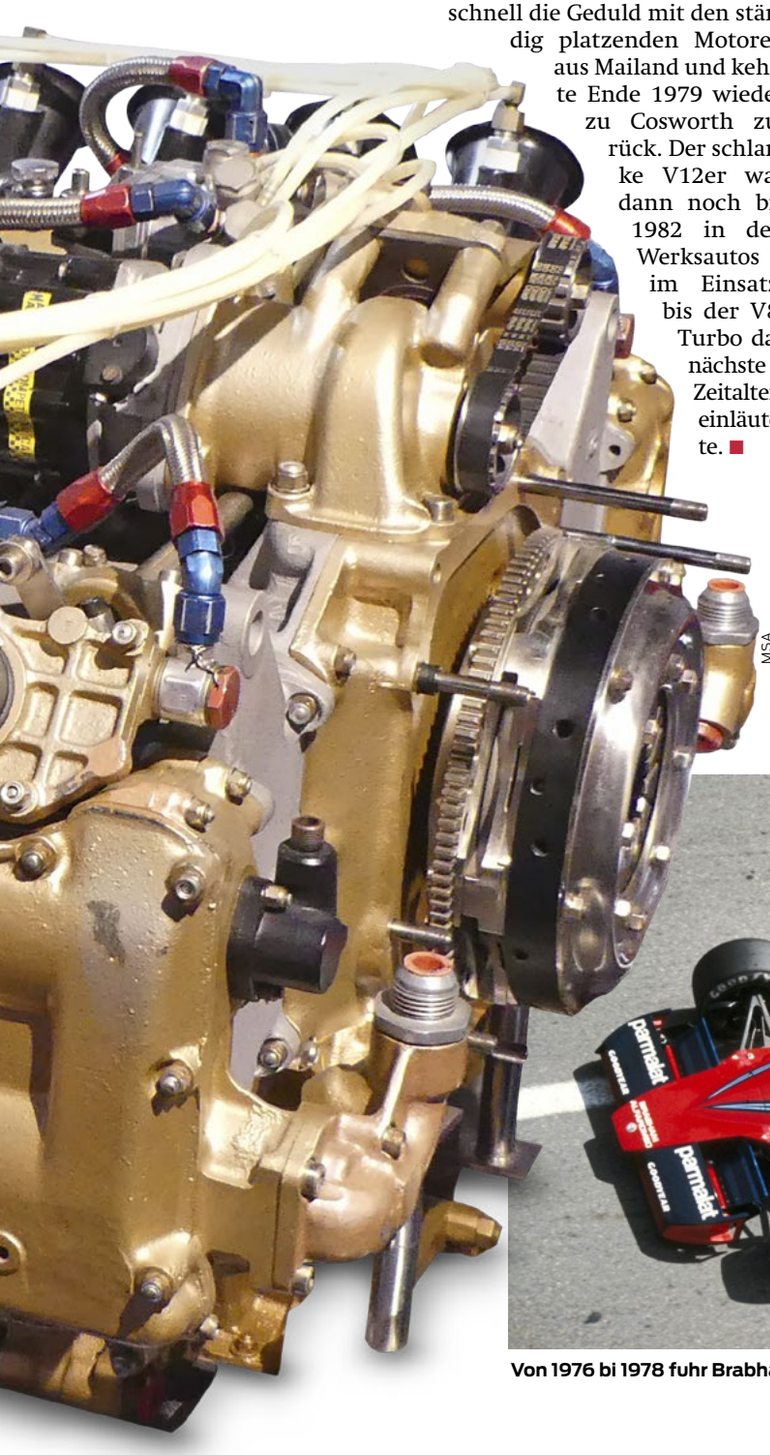
Breit und flach. Der Alfa-Romeo-Zwölfzylinder war 69 Zentimeter breit, aber nur 41 Zentimeter hoch

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ter und mit 779 Millimetern auch länger als ein Cosworth-V8.

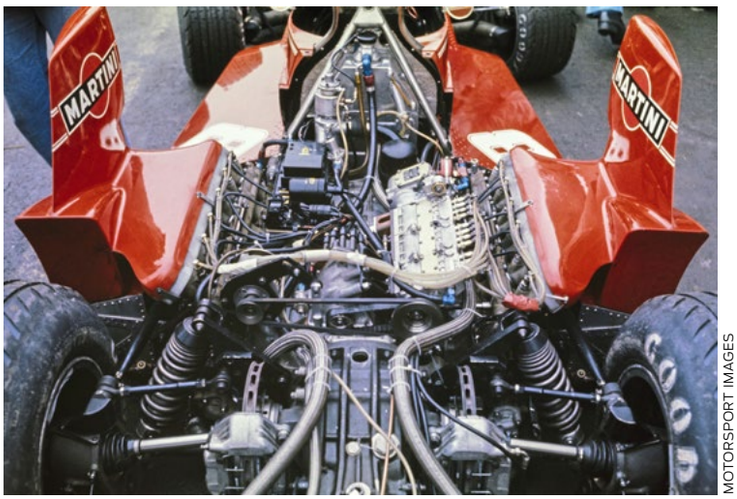
Die Breite begann sich 1978 zu einem echten Handicap zu entwickeln. Lotus forderte die Konkurrenz mit einem Groundeffect-Auto heraus. Wer den Lotus-Trick nachahmen wollte, brauchte ein schlankes Chassis und einen schmalen Motor, um links und rechts Kanäle für die umgekehrten Flügelprofile zu schaffen. Die hatte der Brabham BT48 nicht. Murray sah nur einen Ausweg. Er adaptierte das Staubsauger-Prinzip von Chaparral. Ein Lüfterrad saugte die Luft unter dem Auto ab. Primärzweck war angeblich eine bessere Kühlung. Es funktionierte auf Anhieb. Niki Lauda gewann den GP Schweden. Doch Ecclestone musste seinen Staubsauger nach nur einem Rennen zurückziehen.

Mit dem konventionellen BT48 hatte Brabham keine Chance gegen das überlegene Lotus-Konzept und den Michelin-bereiften Ferrari. Damit war klar, dass Brabham für 1979 einen Motor brauchte, der schlanker baut. Das läutete das Ende des flachen Zwölfzylinders ein, der 1979 nur noch vier Rennen im Alfa-Alfa bestritt. Chiti baute in nur drei Monaten einen V12 mit 60 Grad Bankwinkel. Er war von seiner Architektur her ideal für die Groundeffect-Ära, aber in seiner Anfangszeit mit zu vielen Problemen behaftet. Brabham verlor schnell die Geduld mit den ständig platzenden Motoren aus Mailand und kehrte Ende 1979 wieder zu Cosworth zurück. Der schlanke V12er war dann noch bis 1982 in den Werksautos im Einsatz, bis der V8-Turbo das nächste Zeitalter einläutete. ■



MSA

DIE TECHNIK



MOTORSPORT IMAGES

Bauart: V12, 180°
Einbau: längs
Hubraum: 2995 cm³
Turbolader: -
Zylinderwinkel: 180°
Bohrung x Hub: 77,0 x 53,6 mm
Ventile: 48, 4 OHC, Ventilfedern
Verdichtung: 12,0:1
Gewicht: 175 kg
Abmessungen: 779 x 693 x 410 mm
Leistung: 510-535 PS
Maximaldrehzahl: 12 000/min
Steuerung: Stirnrad
Konstrukteure: Carlo Chiti, Claudio Moro

DIE ERFOLGE

MOTORSPORT IMAGES

Debüt: GP Brasilien 1976
Einsatz-Zeitraum: 1976-1979
Teams: Brabham, Alfa Romeo
GP-Starts: 52
WM-Punkte: 89
GP-Siege: 2

MOTORSPORT IMAGES

Von 1976 bi 1978 fuhr Brabham den breiten Zwölfzylinder. Ein Jahr später kam der 60-Grad-V12

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTORSPORT IMAGES

Dominanz: Andretti-Pilot Jake Dennis ließ der (Werks-)Konkurrenz keine Chance

Königlicher Kunde

Jake Dennis (Andretti-Porsche) dominierte in Mexiko das erste Rennen der neuen Auto-Generation („Gen3"). Zusammen mit dem Werkspilot Pascal Wehrlein fuhr der Brite einen Porsche-Doppelsieg ein. Schlechte Nachrichten gab es für die Rückkehrer von Abt: Robin Frijns brach sich bei einem Auffahrunfall das linke Handgelenk.

Von: **Philipp Körner**

Mangelhafte Technik, Versorgungslücken bei den Ersatzteilen und gleich mehrere schwere Abflüge im Zuge der Tests – der Auftakt der ersten Gen3-Saison stand unter denkbar schlechten Vorzeichen. Alle Teams und Fahrer reisten deshalb mit großen Fragezeichen zum eröffnenden Wochenende. Keiner im Paddock konnte und wollte vorhersagen, wie das Kräfteverhältnis aussieht und wie die diffizile Technik auf ihren ersten echten Renneinsatz reagiert. Obwohl es dann auch in der Azteken-Hauptstadt wieder Unfälle und Technik-Querelen zu vermelden gab, fällt das Fazit nach dem Debüt trotzdem positiv aus: 17 der 22 Fahrer beendeten den Auftaktlauf.

Während die befürchtete Ausfall-Orgie also ausblieb, bewahrheitete sich die sportliche Unberechenbarkeit. Dies zeigte sich bereits in der Qualifikation, die mit Lucas di Grassi einen überraschenden Pole-Mann sah. Der Mahindra-Pilot hatte in den Trainings noch stark mit seinem Paket gehadert, konnte in der Gruppenphase und den Duellen der Quali anschließend jedoch glänzen. Im Finale traf der Brasilianer auf Jake Dennis, der nach einem Verbremser aber chancenlos blieb. Jake Hughes (McLaren-Nissan), André Lotterer (Andretti-Porsche) und Dan Ticktum (NIO 333), die weitere große Überraschung der Quali, rundeten die Top 5 ab. Vorjahressieger Pascal Wehrlein ging vom sechsten Rang aus ins Rennen. Für die beim Valencia-Test noch starken DS-Motoren endete die Qualifikation in der Gruppenphase.

> „Das war ein richtig anstrengendes Rennen für mich. Die neuen Autos verlangen viel von der eigenen Physis ab. Zeit für Tequila!"
>
> Jake Dennis

Energie-Taktik im Fokus

Nachdem die Startphase in den ersten Kurven noch sauber abgelaufen war, kam es früh zum ersten schweren Unfall der Saison. Abt-Cupra-Pilot Robin Frijns krachte in der neuen Schikane in das Heck von Norman Nato (Nissan) und wurde dabei von seinem wild um sich schlagenden Lenkrad verletzt. Die Fraktur im Bereich des linken Handgelenks gefährdet Frijns' Start beim kommenden Double-Header in Saudi-Arabien (27./28. Januar). Als möglicher Ersatz werden der dritte Mahindra-Pilot Jehan Daruvala und Abt-DTM-Fahrer Kelvin van der Linde gehandelt.

Direkt nach der dadurch ausgelösten ersten Safety-Car-Unterbrechung musste die Rennleitung rund um Scot Elkins erneut das Geschehen neutralisieren. Jaguar-Fahrer Sam Bird war mit einem Antriebswellenschaden die Start-Ziel-Gerade hinuntergehumpelt und in der zweiten Kurve gestrandet. Im Anschluss konnten die Fahrer erstmals über einen längeren Zeitraum echte Rennrunden abspulen. Wie so häufig hielten sich viele Piloten aber dem Energiemanagement zuliebe noch zurück und sparten sich ihre Angriffe für die ersten Attack-Mode-Phasen auf. Seit dieser Saison können die Fahrer zwischen drei Alternativen wählen: 2+2 Minuten, 1+3 Minuten sowie 3+1 Minuten.

In der zwölften von 36 regulären Runden luchste der zu Be-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ginn noch vorsichtig agierende Dennis dann Di Grassi die Führung ab und drückte dem Rennen von da an seinen Stempel auf. Hinter ihm bildete sich eine intensive Kampfgruppe, in der unter anderem Wehrlein reichlich Druck ausübte.

„Mexikanisches Wunder“

Ein Abflug von Maserati-Mann Edoardo Mortara mit dem Heck voran in der ersten Kurve erzwang zur Rennhalbzeit die dritte und letzte SC-Unterbrechung. Jake Dennis ließ sich davon jedoch nicht beirren und zog nach der Wiederfreigabe wieder zügig davon. Dahinter brachten die nächsten Attack-Mode-Aktivierungen weitere Duelle und ein enges Verfolgerfeld.

Pascal Wehrlein schob sich im Endspurt bis auf den zweiten Rang vor und sorgte so für eine Wiederholung des Porsche-Doppelsieges aus dem Vorjahr. Die letzte verbliebene Storyline des Auftakts war somit die Suche nach dem ersten Drittplatzierten der neuen Ära. Die Anwärter: Lucas di Grassi, André Lotterer und Jake Hughes. Fünf zusätzliche Runden in Folge der Unterbrechungen brachten dabei Extra-Spannung. Weil sich Di Grassis Verfolger in den letzten Zügen aber lieber mit sich selbst beschäftigten, konnte der Brasilianer den dritten Rang schlussendlich ins Ziel retten. André Lotterer und Jake Hughes komplettierten nach einem intensiven Schlagabtausch die Top 5. Der siebte Platz von António Félix da Costa rundete den Porsche-Glanztag ab.

Triumphator Jake Dennis berichtete: „Das war ein richtig anstrengendes Rennen für mich. Die neuen Autos verlangen viel von der eigenen Physis ab. Zeit für Tequila!“ Ähnlich gut gelaunt äußerte sich auch Lucas di Grassi: „Das, was heute passiert ist, war ein mexikanisches Wunder für mich! Die Pole-Position und der dritte Rang nach der problematischen Vorbereitung beweisen, wie hart unser Team gearbeitet hat. Das fühlt sich wie ein Sieg an.“ In der Meisterschaft führt Dennis dank der schnellsten Runde mit 26 Zählern vor den punktgleichen Wehrlein und Di Grassi (18 Zähler). Der beste Newcomer war das McLaren-Team, welches in der Form von Hughes zehn Zähler sammelte. Maserati erlebte ein schwieriges Debüt in der Formel E und verpasste mit dem stark nach vorne geeilten Maximilian Günther knapp die Top 10. ■

MOTORSPORT IMAGES

Enttäuschung: Fehlende Pace und eine Verletzung trübten das Abt-Comeback

MOTORSPORT IMAGES

Kampfansage: Lucas di Grassi holte sich erst die Pole und dann den dritten Rang

MOTORSPORT IMAGES

Aufholjagd: Pascal Wehrlein marschierte von Startplatz 6 auf das Podium

MOTORSPORT IMAGES

Newcomer: Jake Hughes zeigte ein starkes Debüt, Kollege René Rast fiel aus

FORMEL E IN MEXIKO

1. Rennen am 14.01.2023, 41 Runden à 2,63 km

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1.	Jake Dennis (GB)	Andretti-Porsche	58.25,974 min
2.	Pascal Wehrlein (D)	Porsche	+ 7,816 s
3.	Lucas di Grassi (BR)	Mahindra	+ 18,611 s
4.	André Lotterer (D)	Andretti-Porsche	+ 19,161 s
5.	Jake Hughes (GB)	McLaren-Nissan	+ 20,289 s
6.	Sébastien Buemi (CH)	Envision-Jaguar	+ 20,714 s
7.	António Félix da Costa (P)	Porsche	+ 21,051 s
8.	Mitch Evans (NZ)	Jaguar	+ 24,758 s
9.	Nick Cassidy (NZ)	Envision-Jaguar	+ 29,150 s
10.	Stoffel Vandoorne (B)	DS Penske	+ 29,662 s

WM-STAND FAHRER

1.	Jake Dennis	26 Punkte
2.	Pascal Wehrlein	18
3.	Lucas di Grassi	18
4.	André Lotterer	12
5.	Jake Hughes	10
6.	Sébastien Buemi	8
7.	António Félix da Costa	6
8.	Mitch Evans	4
9.	Nick Cassidy	2
10.	Stoffel Vandoorne	1

WM-STAND TEAMS

1.	Andretti-Porsche	38 Punkte
2.	Porsche	24
3.	Mahindra	18
4.	McLaren-Nissan	10
5.	Envision-Jaguar	10
6.	Jaguar	4
7.	DS Penske	1
8.	Maserati-DS	0
9.	Abt Cupra	0
10.	Nissan	0

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Die LMDh-Hersteller blicken mit Sorge auf das Debüt der LMDh-Klasse in Daytona

Der Preis der Einheit

Am übernächsten Wochenende feiert die neue amerikanische Topklasse LMDh/GTP ihr Debüt beim 24h-Rennen in Daytona. Beim letzten Test Anfang Dezember gab es viele Zuverlässigkeitsprobleme, hauptsächlich wegen der Einheitsbauteile, die nicht von den Herstellern kommen. Das wirft ein paar grundsätzliche Fragen auf.

Von: **Marcus Schurig**

Während bei den Fans Vorfreude herrscht, plagen die vier LMDh-Hersteller Acura, BMW, Cadillac und Porsche beim Blick auf das Debüt in Daytona eher Bauchschmerzen: In der Test- und Entwicklungsphase der neuen Topklasse gab es viele Verzögerungen und Probleme, obwohl alle Hersteller zusammen viele Zehntausend Testkilometer abgespult haben. Der Grund für die Zuverlässigkeitsprobleme sind nicht die Herstellerteile wie der Motor, sondern die Einheitsbauteile oder Spec Parts, die von externen Zulieferern kommen, wie beispielsweise das Hybrid-System. Wenn es blöd läuft, kommt es beim Debüt der IMSA-Serie in Daytona zum großen Favoritensterben – und womöglich räumt dann sogar ein niederrangiges LMP2-Auto den Sieg ab.

Was ist das Kernproblem?

Noch klagen die Hersteller leise über die anhaltenden Probleme, nur hinter verschlossenen Türen gibt es seit zwei Monaten harte Ansagen, nach dem Motto: Wenn es in Daytona zum Desaster kommt, dann werden die Hersteller in der Öffentlichkeit die Schuldigen klar benennen. Das wirft natürlich automatisch die Frage auf, was man in der Zukunft besser machen könnte, um solche Probleme zu vermeiden.

> „Das Thema Spec Parts gibt es in den Topklassen ja noch gar nicht so lange, wir stehen da erst am Anfang und mitten in einer Lernphase."
>
> Porsche-Sportchef Laudenbach

Dazu muss man erst mal das grundsätzliche Problem verstehen: Die Hersteller haben nach wie vor ein großes Interesse am Motorsport, wie der Zuspruch in den beiden Topklassen Hypercars (Sportwagen-WM) und LMDh/GTP (IMSA-Serie) belegt, wo bis 2024 neun Marken vertreten sein werden. Woran die Hersteller kein Interesse haben, sind hohe Kosten, denn die Motorsportbudgets wurden aus zahlreichen Gründen in den letzten Jahren stark heruntergedimmt. Technische Reglements mit hohen Freiheitsgraden wie in der alten LMP1-Hybrid-Klasse sind heute nicht mehr bezahlbar: Kein Hersteller wird mehr 200 Millionen Euro ausgeben, um ein Siegerauto für Le Mans zu bauen.

Die logische Antwort der Regelgeber besteht darin, den technischen Wettbewerb zu reduzieren, denn der treibt die Kosten in die Höhe. Aus diesem Grund kommen zentrale Performance-Baugruppen nicht mehr von den Herstellern, sondern von externen Zulieferern. Diese Einheitsbauteile sind für alle Hersteller gleich, bestenfalls darf man die Software-gestützte Steuerung aufsetzen, aber an der Hardware darf nichts verändert werden.

Das spart zum Beispiel beim Einheitshybrid für die US-Topklasse zweistellige Millionenbeträge, sagen die LMDh-Hersteller.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Der Nachteil: Die Hersteller haben keinen direkten Zugriff auf diese Bauteile. Die Regelgeber lancieren eine öffentliche Ausschreibung, das beste Angebot wird genommen. Vertragsgeber sind nicht die Hersteller, sondern die Ausrichter. Wenn es Probleme gibt, müssen die Hersteller erst zum Ausrichter, der muss dann Druck auf die Zulieferer machen. „Die Austraggeber arbeiten aber nicht wie ein Entwicklungsteam, weil sie ja selber kein Einsatzfahrzeug bauen“, hält Porsche-Sportchef Thomas Laudenbach fest.

Weil der globale Rennsport billiger werden muss, fließen immer mehr Einheitsbauteile in die Rennwagen – wir reden also von einem grundsätzlichen Problem. „Das Thema Spec Parts gibt es in den Topklassen ja noch gar nicht so lange, wir sind da erst am Anfang und mitten in einer Lernphase“, so Laudenbach.

Die schwarze Wolke Hybrid

Beispiel Einheitshybrid in der LMDh-Klasse: Bosch liefert die MGU, Williams Advanced Engineering das Batteriepaket, Xtrac sorgt für die Integration in das Getriebepaket, Megaline liefert den Schaltkompressor. Der Hersteller ist in der Testphase darauf angewiesen, dass die Zulieferer die Funktionalitäten und die sich daraus ergebenden Belastungen korrekt bewertet haben, außerdem müssen die Hardware-Teile in ausreichender Stückzahl vorliegen.

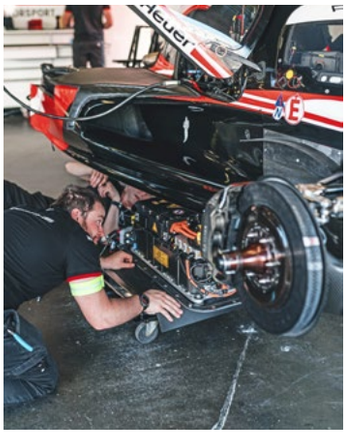
Wenn es in dieser Kette an irgendeiner Stelle hakt, treten sofort Probleme auf. Sind die Teile nicht da oder funktionieren sie nicht wie geplant, stockt die Testarbeit, der Hersteller muss den Testplan umstricken. Beim Einheitshybrid der neuen LMDh-/GTP-Topklasse ist alles noch komplizierter: Hybrid ist essenziell, um das LMDh-Auto zu starten, zu fahren und um Energie zu rekuperieren. Wenn das Hybridsystem ausfällt, steht das Auto.

Zugegeben, Hybrid ist das Extrembeispiel, denn in den neuen LMDh-Autos kommen in Summe etwa 40 Bauteile von Hauptzulieferern zum Einsatz, vom Monocoque über das Getriebe, von den Reifen bis zur Kupplung oder den Felgen und der Windschutzscheibe. Auch hier würden Probleme zwar für Verzögerungen sorgen, doch beim Hybrid kommt es sofort zum Totalausfall.

Diese Erkenntnis muss zu einem Umdenken führen, fordert Porsche-Sportchef Thomas Laudenbach (siehe Interview unten). Nach seiner Vorstellung muss der gesamte Prozess neu aufgesetzt werden, in der Entwicklungsphase benötige man einen größeren zeitlichen Vorlauf, um zentrale Komponenten, die von externen Zulieferern kommen, auf ihre Funktionalität und Zuverlässigkeit zu überprüfen.

Das würde bedeuten, dass neue Reglements in den Topklassen in Zukunft früher verabschiedet werden müssen, um einen zeitlichen Puffer zwischen Entwicklungsstart und Renndebüt zu gewinnen, der es erlaubt, technische Probleme zu lösen.

Für Daytona ist das Kind zwar noch nicht in den Brunnen gefallen, denn es besteht schon noch die Hoffnung, dass die Hersteller mit dem Hybridpaket durchkommen, wobei es natürlich nicht hilft, dass der Saisonstart in Daytona gleich ein 24h-Rennen ist. Die Williams-Batterien verlieren beispielsweise nach wie vor Leistung über die Laufzeit. Selbst wenn sie halten, leisten sie also nicht das, was sie leisten sollen und was den Herstellern ursprünglich zugesagt wurde.



Alle LMDh-Hersteller mussten bei Tests das Hybridsystem tauschen

„Wir haben uns nach Kräften angestrengt, alle Themen abzuarbeiten, aber es bleibt die Tatsache, das uns vor allem die vielen Einheitsbauteile in der LMDh-Klasse sehr viel Zeit, Geld und Ressourcen gekostet haben“, bilanziert Laudenbach. „Wir sind nicht da, wo wir sein wollten, und ich hätte mir gewünscht, dass wir besser vorbereitet nach Daytona gehen würden.“

Diese Aussage würden die anderen Hersteller vermutlich unterschreiben, nur HPD-Präsident David Salters, der für die Entwicklung des Acura-LMDh verantwortlich ist, sieht die Sache etwas lockerer: „Die Hybridisierung von Rennautos ist komplex, weil das System klein und leicht sein soll, die Kühlung ist anspruchsvoll und die Vibrationen setzen dem Hybrid hart zu. Daher waren die Probleme zu erwarten, aber ich habe die Hoffnung, dass in sechs Monaten niemand mehr über die Hybridprobleme reden wird.“

Hypercar versus LMDh

Die Hypercar-Hersteller aus der Sportwagen-WM haben diese Probleme natürlich nicht, denn sie bauen ihr eigenes Hybridsystem und haben damit bei der Auslegung sowie in der Entwicklung die volle Kontrolle, weil sie bei zentralen Baugruppen nicht von externen Partnern abhängig sind. Die Hypercar-Lösung ist somit technisch aufwendiger und teurer, dafür bietet sie den Vorteil der Authentizität, weil die Hersteller die Ingenieursleistung und die Technologie stärker in den Vordergrund stellen können als die LMDh-Fraktion. ■

INTERVIEW MIT PORSCHE-SPORTCHEF THOMAS LAUDENBACH

BLICKEN SIE ALS PORSCHE-SPORTCHEF MIT SORGE AUF DAS LMDh-DEBÜT IN DAYTONA?

Es gibt keinen Grund für Schwarzmalerei, denn wir haben uns nach Kräften angestrengt, alle Themen abzuarbeiten. Aber es bleibt die Tatsache, dass uns vor allem die vielen Einheitsbauteile in der LMDh-Klasse sehr viel Zeit, Geld und Ressourcen gekostet haben. Wir sind nicht da, wo wir sein wollten, und ich hätte mir gewünscht, dass wir besser vorbereitet nach Daytona gehen würden. Wir hatten in der Testphase viele Probleme und werden erst beim Renndebüt in Daytona sehen, wo wir bei der Zuverlässigkeit der Einheitsbauteile wirklich stehen.

DIESE PROBLEME HABEN DEN TESTPLAN VERHAGELT?

Wir erstellen als Hersteller einen Entwicklungsplan für ein neues Rennfahrzeug. Früher hat man bei Werkswagen viele Komponenten selbst gebaut, heute verwenden wir aus Kostengründen Spec Parts, die quasi von der Seite in so ein Fahrzeugprojekt reinkommen. Dann stellt man fest, dass diese Teile oft nicht den Reifegrad haben, den man erwartet. Früher haben wir den Reifegrad der Komponenten selber sichergestellt, heute liegt das oft gar nicht mehr in unserer Hand – und dann steht man vor dem Problem, dass der Entwicklungsplan nicht mehr passt.

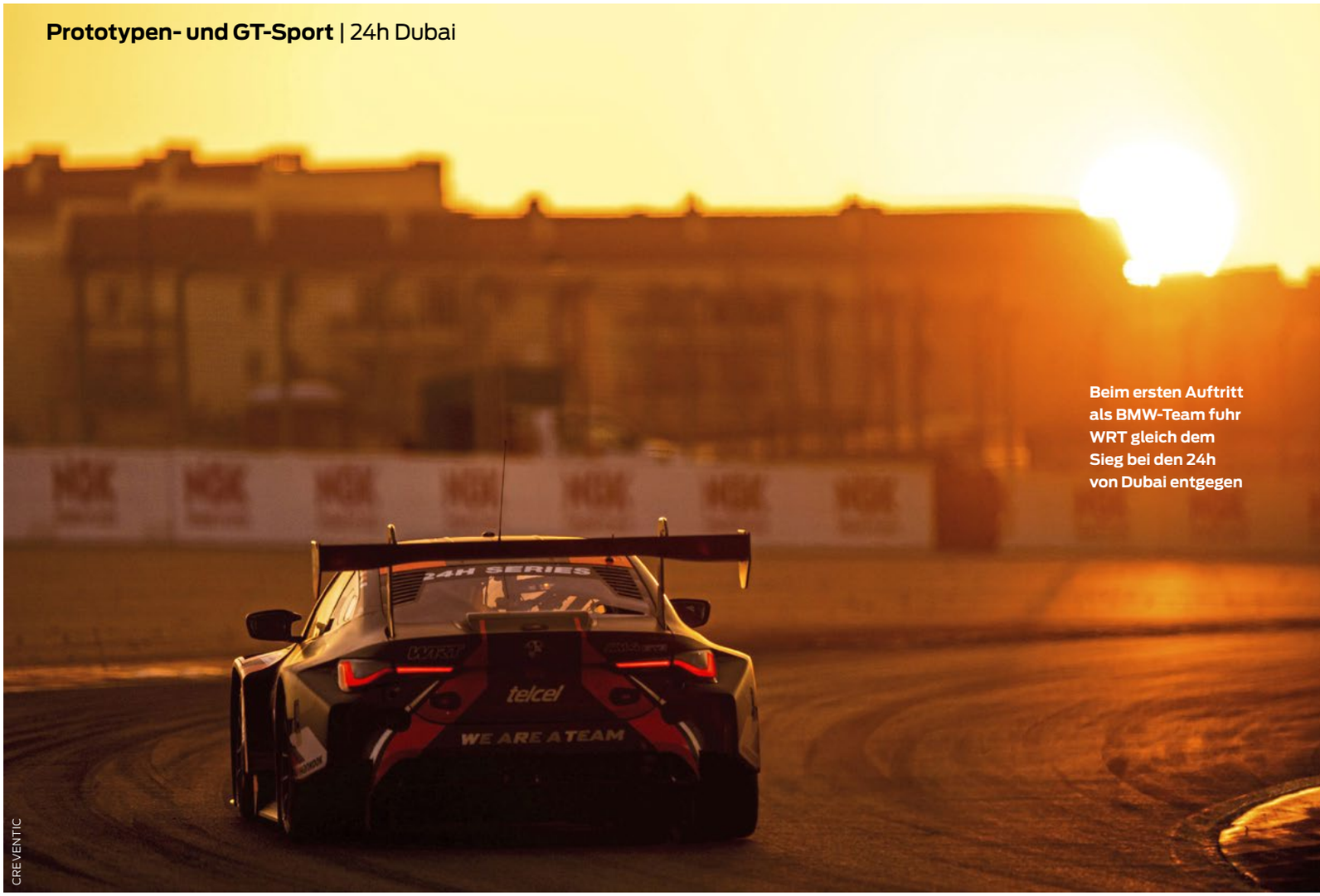
UND VERTRAGSPARTNER IST DER AUSRICHTER, NICHT DER HERSTELLER ...?

Das ist das nächste Problem: Unser Ansprechpartner ist der Auftraggeber für die Teile, nicht der Zulieferer. Die Auftraggeber arbeiten aber nicht wie ein Entwicklungsteam, weil sie ja selber kein Einsatzfahrzeug bauen. Bei den Spec-Teilen für den LMDh-Hybrid sind IMSA und ACO unsere Ansprechpartner, die haben die Aufträge an Bosch, Williams Advanced Engineering und Xtrac vergeben. In der Rückschau muss man sagen, dass dieses Prinzip in der LMDh-Entwicklungsphase nicht so gut funktioniert hat. Daher muss man überlegen, wie man es in Zukunft besser macht.

WIE KANN MAN SOLCHE PROBLEM VERMEIDEN?

Wenn man Einheitsbauteile vorschreibt, dann muss man den Entwicklungsablauf entsprechend anpassen. Der zeitliche Vorlauf muss größer sein. Hersteller, Zulieferer und Auftraggeber müssen einsehen, dass Fehler gemacht worden sind und dass man aus diesen Fehlern für die Zukunft lernen muss. Das beginnt beim Prozess der Ausschreibung der Bauteile, geht über die Definition von verbindlichen Leistungszielen und endet bei der Entwicklung und Bereitstellung von Produkten – diese Kette und die entsprechenden Zeitachsen müssen so optimiert werden, dass Probleme wie in der LMDh-Klasse in Zukunft vermieden werden.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



Beim ersten Auftritt als BMW-Team fuhr WRT gleich dem Sieg bei den 24h von Dubai entgegen

CREVENTIC

Traum-Debüt

Wie im Vorjahr gewann das WRT-Auto mit der Startnummer 7 den Auftakt der 24h Series in Dubai. Großer Unterschied: Statt mit Audi gewann die belgische Mannschaft erstmals als BMW-Team.

Von: **Michael Bräutigam**

Das Qualifying spielte dabei zunächst Mercedes die Favoritenrolle zu. Im Zeittraining, bei dem die Zeiten aller vier Fahrer zu einer Durchschnittszeit zusammengeführt werden, lag das Quartett der Startnummer 777 (Al Manar Racing by HRT) als Einziges unter der magischen Zwei-Minuten-Marke. Dahinter folgte das Schwesterauto der DTM-Truppe mit der Nummer 4 (Abu Dhabi Racing by HRT). Zu erwarten stand dabei ein schnelles Rennen, denn nur 53 Autos standen am Start. Nachdem 2022 noch 79 Teams dabei waren, befand man sich damit wieder auf dem Niveau des „Corona-Rennens“ 2021. Trotz weniger Verkehr und vor allem geringerer Speed-Unterschiede zwischen den Klassen gab es jedoch bei der 18. Auflage des Rennens keinen neuen Distanzrekord. Denn schon nach einer knappen Dreiviertelstunde war erstmals Code 60 angesagt, weil sich ein Cup-Porsche heftig mit der Leitplanke angelegt hatte. Zwar fuhr Unfallpilot Michael Blanchemain mit dem waidwunden Elfer noch zur Box, doch die Reparatur an der Strecke sorgte für 35 Minuten unter 60 km/h.

In der Frühphase fuhr sich neben den beiden HRT-Mercedes auch das WRT-Team ins Rampenlicht. Startfahrer Dries Vanthoor hatte von Startplatz 6 aus schon vor der ersten Neutralisierung die Führung erobert, womit sich andeutete, dass es mindestens auf ein Duell zwischen den bei-

> „Wir haben dieses Rennen eigentlich als Vorbereitung gesehen, aber wir lassen unseren Ehrgeiz nie zu Hause.“
>
> Vincent Vosse, WRT

den internationalen Topteams hinauslaufen würde.

Doch am Samstagabend – erstmals wurde das Rennen am neuen arabischen Wochenende von Samstag auf Sonntag ausgetragen – waren die Träume auf den ersten Mercedes-Sieg seit dem Abbruch-Rennen 2020 ausgeträumt. Nach knapp fünf Stunden brannte die Nummer 4 lichterloh, nachdem sie aufgrund einer Kollision in die Streckenbegrenzung eingeschlagen war. Keine Stunde später war auch das Schwesterauto raus: Ein Aufhängungsschaden hätte so viel Reparaturzeit benötigt, dass man gleich das Handtuch warf und der Doppel-Ausfall noch im ersten Renndrittel besiegelt war.

Audi spielte auf sicher

WRT hatte beim ersten Auftritt als BMW-Team dennoch keine freie Fahrt. Mit dem Herberth-Porsche Nummer 91 tat sich ein ganz neuer Gegner auf. Das war insofern bemerkenswert, weil dieser in der Pro-Am-Wertung antrat. Sprich: Die Amateur-Fahrer Daniel Allemann und Ralf Bohn mussten mindestens die Hälfte der Fahrzeit absolvieren, die Profis Robert und Alfred Renauer entsprechend den Rest.

Da war WRT als nominelles Profi-Team personell besser aufgestellt. Mit Mohammed Saud Fahad al Saud hatte man nur einen wirklichen Amateur auf dem Auto. Selbst Diego Menchaca, ein im Formelsport mäßig erfolgreicher Mexikaner, konnte den Speed der Profis Vanthoor, Jens Klingmann sowie des Vorjahres-Zweiten Jean-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Baptiste Simmenauer annähernd mitgehen. So sah dann nach einer Nacht ohne Dramen für die beiden Sieganwärter auch alles nach einem erneuten Sieg der Nummer 7 aus. Doch 45 Minuten vor dem Ende und nach den vermeintlich letzten Stopps lag die Nummer 91 um 15 Sekunden vorn. Mit einem ultrakurzen Tankstopp versuchte die Herberth-Truppe mit Schlussfahrer Robert Renauer noch einmal, WRT aus der Reserve zu locken. Dries Vanthoor verkürzte den Abstand auf unter zehn Sekunden, doch dann war klar: Herberth musste noch mal Sprit nachfassen. Das konnte man zwar unter Code 60, weil erneut ein Cup-Porsche ausgerollt war, doch so kam WRT recht entspannt zum Sieg.

992: Fach-Doppelsieg

„Wir haben dieses Rennen eigentlich als Vorbereitung gesehen, aber wir lassen unseren Ehrgeiz nie zu Hause“, sagte WRT-Boss Vincent Vosse, der sich bei seinem Team bedankte. „Die Crews haben drei Monate unermüdlich gearbeitet, um die neuen Autos kennenzulernen.“ Abgerundet wurde das Team-Ergebnis von P3 des Schwesterautos, auf dem Valentino Rossi für einen in Dubai ganz ungewohnten Medienrummel sorgte. Eine Schrecksekunde gab es nur, als Amateurfahrer Tim Whale auf einer Betriebsmittelspur ausrutschte und die Bande touchierte. Weil aber nur eine kleine Reparatur fällig wurde, schafften es Rossi, Whale, Sean Gelael, Maxime Martin und der frisch zum Werksfahrer beförderte Max Hesse aufs Gesamt-Podest.

Auf den Plätzen direkt dahinter landeten gleich drei Überraschungen: Der Grove-Porsche, der im Vorjahr auf P6 landete, zeigte sich in diesem Jahr fahrerisch deutlich homogener, wobei vor allem Stephen Grove einen großen Schritt machte. Am Ende fuhr man auf P4. Die Top 5 rundete das Team Haas RT ab, das unter der Flagge von Antigua und Barbuda startet, eigentlich aber rein belgisch aufgestellt ist. Lediglich Team-Mitgründerin Sandrine Haas kommt von der Antillen-Insel Antigua. Dennoch: Das junge Team hat mit diesem Ergebnis für Aufsehen gesorgt. Auf P6 landete der amerikanisch besetzte zweite Herberth-Porsche mit zwei Semi-Profis und zwei Amateuren, den zuvor kaum jemand auf dem Schirm hatte. Mercedes konnte sich derweil wenigstens mit dem erneuten AM-Klassensieg durch CP Racing auf Gesamtrang 9 freuen.

In der hart umkämpften 992-Klasse kamen von den Top-Autos nur jene beiden von Fach Auto Tech ohne größere Schwierigkeiten durch. Folgerichtig wurde das Schweizer Team mit den starken Gesamträngen 11 und 12 sowie einem Doppelsieg in der Cup-Klasse belohnt.

In der GTX-Klasse traf der KTM X-Bow GTX von Razoon auf zwei Vortex 1.0. Und auch wenn die französischen Sportwagen diesmal deutlich zuverlässiger waren als in der Vergangenheit, konnten sie dem ebenfalls nicht völlig reibungslos durchfahrenden KTM nicht das Wasser reichen. Auf dem 24. Gesamtrang holte also die Truppe aus Eggersdorf bei Graz den Klassensieg. ■

> In der Frühphase des Rennens schien es auf ein Duell der Giganten zwischen HRT und WRT hinauszulaufen. Doch dann fielen innerhalb einer Stunde beide HRT-Mercedes aus: Einmal Feuer nach Crash, einmal Aufhängungsschaden.

CREVENTIC

Bitte lächeln: Das Dubai-Gesamtpodium 2023 u.a. mit Valentino Rossi

CREVENTIC

Starke Leistung: Fach Auto Tech holte einen Doppelsieg in der 992-Klasse

CREVENTIC

Trotz kleinerer Probleme: Der Razoon-KTM gewann die GTX-Kategorie

24h SERIES: 24h-RENNEN IN DUBAI

Dubai (UAE), 14./15. Januar
1. Lauf, Rennen über 24 Stunden; 53 Teams gestartet, 43 gewertet

1.	#7	Saud/Vanthoor/Menchaca/Simm./Klingm.	Team WRT	BMW M4 GT3	GT3	621 Runden
2.	#91	Bohn/Allemann/A. Renauer/R. Renauer	Herberth Motorsport	Porsche 911 GT3 R (991.2)	GT3-P/A	+ 31,761 s
3.	#46	Whale/Rossi/Gelael/Hesse/Martin	Team WRT	BMW M4 GT3	GT3	– 2 Runden
4.	#10	Bamber/S. Grove/B. Grove/De Pasquale	Grove Racing	Porsche 911 GT3 R (991.2)	GT3	– 3 Runden
5.	#21	Soulet/Detry/Bertels/Mazatis/Vervisch	HAAS RT	Audi R8 LMS GT3 evo II	GT3	– 3 Runden
6.	#92	Hart/Skeer/Adelson/Lucas	Herberth Motorsport	Porsche 911 GT3 R (991.2)	GT3-P/A	– 5 Runden
7.	#32	Groeneveld/Van Kuijk/Van Kuijk/Vermeulen	Team GP-Elite	Audi R8 LMS GT3 evo II	GT3	– 6 Runden
8.	#27	James/Newell/De Angelis/Gunn	Heart of Racing by SPS	Mercedes-AMG GT3	GT3-P/A	– 7 Runden
9.	#85	Putman/Espenlaub/Foster/Lewis/Quaife	CP Racing	Mercedes-AMG GT3	GT3-Am	– 7 Runden
10.	#1	Doppelmayr/Kaffer/Erhart/Jöns	Phoenix Racing	Audi R8 LMS GT3 evo II	GT3-P/A	– 13 Runden
11.	#962	Schwarzer/Rind./Voorde/Hoffs./Eijndhoven	Fach Auto Tech	Porsche 911 GT3 Cup (992)	992	– 21 Runden
12.	#961	Hegglin/Klingelnberg/Langer/Fach/Zöchling	Fach Auto Tech	Porsche 911 GT3 Cup (992)	992	– 24 Runden
13.	#2	Pagny/Iannetta/Bouvet/Tinseau/Lunardi	Vision	Ferrari 488 GT3	GT3-P/A	– 27 Runden
14.	#995	Moutran/Moutran/Moutran/Verde	Duel Racing by Toro Verde	Porsche 911 GT3 Cup (992)	992	– 30 Runden
15.	#925	Aust/Wehrmann/Rader/Görig/Menzel	Huber Motorsport	Porsche 911 GT3 Cup (992)	GT3-Am	– 30 Runden
16.	#955	Broggi/Nicolae/De Castro	Willi Motorsport by Ebimotors	Porsche 911 GT3 Cup (992)	992	– 31 Runden
17.	#929	Khelaifi/Maadheed/Abdulghani/Hanses	QMMF by HRT Thuraya Qatar	Porsche 911 GT3 Cup (992)	992-Am	– 31 Runden
18.	#928	Bessem/Hilders/Herber/Aa	NKPP by HRT Performance	Porsche 911 GT3 Cup (992)	992-Am	– 36 Runden
19.	#911	Müller/Malykhin/Sturm/King	Pure Rxcing	Porsche 911 GT3 R (991.2)	GT3	– 43 Runden
20.	#908	Rigaud/Lajoux/David/Jaubert/Pemeant	SebLajoux Racing by DUWO Racing	Porsche 911 GT3 Cup (992)	992-Am	– 44 Runden

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GT4-Klassensieg und 23. Gesamtrang: Der AMG von ROFGO by Dragon Racing

CREVENTIC

Heimsieg für AMG-Team

Die „kleinen" Klassen bei den 24h von Dubai lieferten erneut großen Sport. So lief es in der GT4 und den Klassen der TCE-Division.

Von: **Michael Bräutigam**

Das Hauptaugenmerk in der GT4-Kategorie lag auf dem neuen BMW M4 GT4, der erstmals in Kundenhand auf der großen Bühne zu sehen war. Der jüngste Spross der BMW-Kundensportabteilung zeigte sich dabei vom Start weg sowohl schnell als auch zuverlässig. Das Team Simpson Motorsport lieferte sich mit ROFGO by Dragon Racing (Mercedes) vor allem in der Frühphase des Rennens enge Duelle, doch die bessere Fahrerpaarung gab am Ende den Ausschlag für die Dragon-Truppe. Nachdem man das zweite Auto wegen eines Trainingscrashs schon vor dem Rennen abmelden musste, tröstete sich das in Dubai ansässige Team mit dem Klassensieg von Roald Goethe, dessen Söhnen Benjamin und Oliver sowie Jordan Grogor und Stuart Hall. Damit konnte das hauptsächlich deutsche Team den Vorjahressieg wiederholen, wobei 2022 Benjamin Goethe zwar genannt, aber nicht Teil der Crew war.

Hinter dem Dragon-AMG und dem Simpson-BMW holte Century Motorsport mit einem weiteren der neuen M4 GT4 den letzten Podestplatz. Das Schwesterauto, ein „alter" M4 GT4, war zwar schnell unterwegs, fiel aber wegen eines technischen Defekts aus.

In der TCE-Division waren diesmal nur sieben Autos genannt, wobei einer der beiden Sorg-Porsches aus der Klasse TCX mangels Fahrern zurückgezogen werden musste. Der einzige Cayman im Feld fuhr in der Clubsport-Version munter um den Divisionssieg gegen die TCR-Autos mit, doch eine mehr als unglückliche, wenngleich unverschuldete Kollision am Samstagabend bedeutete eine lange Reparaturpause. Der Teamspirit wurde letztlich zumindest mit P3 der TCE-Division belohnt.

Das lag auch daran, weil die TCR-Klasse ein reiner Überlebenskampf war. Von den drei siegfähigen „Gen II"-Audis von AC Motorsport und Wolf-Power Racing kam nur der belgische RS 3 ohne große Probleme durch. „Wir haben beim Testen schon gesehen, dass es nicht um den Speed gehen wird. Deshalb sind wir sehr zurückhaltend gefahren und haben die Kerbs um jeden Preis gemieden", berichtete Yannick Mettler, der gemeinsam mit Miklas Born, Sam Dejonghe und Fahrzeug-Eigner Stéphane Perrin im AC-Audi die Division gewann.

Die Wolf-Truppe holte zwar P2 und P3 der Klasse, kämpfte aber mit Problemen: Die Nummer 117 auf P2 und mit u.a. Rob Huff hatte anfangs einige Kontakte, später fielen der 5. und der 6. Gang aus. Beim von Pole gestarteten Schwesterauto (Nr. 121) riss früh eine Antriebswelle ab, dazu kam ein Crash samt langwieriger Reparatur, und dann brach noch die Kupplungseingangswelle. ■

CREVENTIC

Sauber durchgerollt: P2 der GT4-Klasse für den neuen BMW M4 GT4

CREVENTIC

Defensiv zum TCE-Sieg: Der AC-Motorsport-Audi auf Gesamtrang 25

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Sportwagen-WM (WEC): Nennliste für die Saison 2023

WEC mit 38 Nennungen

Letzte Woche hat der Veranstalter der Sportwagen-WM (WEC) die Nennliste für die Saison 2023 bestätigt. Der einzige Aufreger: Das private Hypercar-Team Isotta Fraschini fand keine Berücksichtigung. Wir sprachen mit ACO-Präsident Pierre Fillon über das Starterfeld für 2023.

Von: **Marcus Schurig; Thibaut Villemant**

Wie letzte Woche von Motorsport aktuell prognostiziert, stehen 38 Fahrzeuge in der WEC-Nennliste für 2023. Neben 11 LMP2-Teams und 14 GTE-Am-Teams hat die Sportwagen-WM endlich wieder ein 13 Wagen starkes Aufgebot in der Topklasse zu bieten: Drei Hypercar-Teams (Ferrari, Peugeot und Toyota) starten mit zwei Autos, der LMDh-Hersteller Porsche tritt mit zwei Werkswagen an, dazu stehen zwei weitere Kundenteams (Jota und Proton Competition) in der Liste, die aber frühestens Ende April einsteigen werden. Cadillac bringt ein Auto an den Start, dito Glickenhaus und Vanwall. Was fehlt, ist das neu entwickelte private Hypercar von Isotta Fraschini. ACO-Präsident Pierre Fillon verweist darauf, dass das Auto offenbar nicht rechtzeitig fertig wird, während die Italiener in einer ersten Reaktion die Entscheidung bedauerten, aber zeitgleich ankündigten, dass das Projekt weiterläuft.

„Wir hatten eine große Nachfrage und mussten deshalb auswählen“, so ACO-Boss Fillon. Es gab keine Option, mehr Autos zuzulassen. „Aus Frachtgründen ebenso wie aus Platzgründen auf den Rennstrecken sind 38 Autos das absolute Maximum“, sagt Fillon. „Für mich ist entscheidend, dass 2023 mit den Hypercars und vielen neuen Herstellern wirklich eine neue Ära beginnt und dass die US-Autos ebenfalls fahren – das ist eine große Zäsur.“

MOTORSPORT IMAGES

Laut WM-Boss Pierre Fillon soll die BoP in Zukunft keine Rolle mehr spielen

Die möglichen Sorgen um die Balance of Performance (BoP) in der neuen gemeinsamen Topklasse teilt Fillon nicht: „Unsere Idee ist, dass die BoP in Zukunft keine Rolle mehr spielt. Vielleicht ist sogar der Name BoP gar nicht mehr zeitgemäß, denn bisher wurden in der BoP technische Unterschiede der Konzepte kompensiert, die nach dem neuen Regelwerk gar nicht mehr existieren. Nach unserem Verständnis entscheiden jetzt Faktoren wie Teamqualität, Rennstrategie, Boxenstopps und die Fahrerqualität über den Sieg.“ ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

LAMBO MIT JORDAN PEPPER

Der Südafrikaner Jordan Pepper stößt zum offiziellen Fahreraufgebot von Lamborghini. Nordschleifen-Fans kennen ihn bereits von überzeugenden Auftritten auf der Nordschleife im Konrad-Lamborghini. Der erste Einsatz in seiner neuen Rolle ist das 24h-Rennen in Daytona, wo er mit Romain Grosjean, Andrea Caldarelli und Mirko Bortolotti bei Iron Lynx an den Start geht.

NLS: NEUES 12h-FORMAT

Das sportliche Reglement der NLS steht kurz vor der Fertigstellung. Was bereits jetzt bekannt ist: Das viel kritisierte 12h-Rennen, wie es 2022 stattgefunden hat, wird in dieser Saison wieder zum alten Konzept mit separaten Rennen zurückkehren. Sprich: Ein 6h-Rennen am Samstag und ein zweites 6h-Rennen am Sonntag.

NENNLISTE IGTC BATHURST

Für den Saisonstart der Intercontinental GT Challenge (IGTC), dem Liqui Moly Bathurst 12h-Rennen am 5. Februar 2023, hat der Veranstalter 28 Fahrzeuge bestätigt, wovon 22 Autos in den GT3-Klassen Pro, Pro-Am und Silver genannt sind. Werksunterstützte Teams kommen von den GT3-Herstellern Audi, BMW, Lamborghini und Mercedes-AMG, wobei der Titelverteidiger Mercedes mit sieben Fahrzeugen am stärksten vertreten ist. Das neue BMW-Team WRT geht in Bathurst mit zwei M4 GT3 an den Start, das deutsche Manthey EMA-Team hält mit den Piloten Thomas Preining, Matt Campbell und Mathieu Jaminet das Porsche-Fähnchen hoch.

FERRARI: LMH-FAHRER

Das Ferrari-Hypercar-Team hat letzten Mittwoch die Fahrerpaarungen für die beiden WM-Autos in der Topklasse bestätigt: Den Ferrari 499P mit der Startnummer 51 teilen sich erwartungsgemäß Alessandro Pier Guidi und James Calado, dazu wurde der ehemalige F1-Pilot Antonio Giovinazzi verpflichtet. Auf dem Schwesterwagen mit der Nummer 50 werden Antonio Fuoco, Miguel Molina und Nicklas Nielsen an den Start gehen.

BMW: LMDh-TEST FÜR ROSSI

Erst kürzlich gab BMW Valentino Rossi als Werksfahrer bekannt, nun stellt ihm BMW-Motorsportchef Andreas Roos auch einen LMDh-Test in Aussicht, der noch in diesem Jahr stattfinden könnte. Für Rossi hat aktuell das GT3-Programm Priorität, wo er beim IGTC-Lauf in Bathurst mit WRT an den Start gehen wird.

BMW

IMSA 24h DAYTONA: REIFEN

Die IMSA-Organisatoren haben immer noch nicht definiert, ob und wie viele weiche Reifen in der neuen LMDh-Topklasse beim Saisonstart in Daytona verwendet werden dürfen. Nur in Daytona sollen die Topteams wegen der kühlen Temperaturen in der Nacht eine zweite Option bei den Reifenmischungen haben. Ausrüster Michelin hat indes bestätigt, dass sie zehn weiche Reifensätze pro Fahrzeug im Angebot haben, sollte IMSA den Einsatz erlauben.

RISI-AUFGEBOT DAYTONA

Das amerikanische Risi-Team hat seine Fahreraufstellung für das 24h-Rennen in Daytona bekannt gegeben: Mit James Calado, Alessandro Pier Guidi, Davide Rigon und Daniel Serra ist der neue Ferrari 296 GT3 mit vier Werkspiloten besetzt und gilt damit als einer der Favoriten in der GTD-Pro-Klasse für werksunterstützte GT3-Teams.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Raus ins Licht: Am Wochenende beginnt in den Seealpen die 51. WM-Saison

ROESELER

Knifflige Lichtspiele

Die Rallye-WM beginnt traditionell mit einem echten Adrenalinritt. Schon wegen der unberechenbaren Bedingungen lässt sich ein Favorit nur schwer ausmachen. Umso erstaunlicher, dass den Klassiker von den diesjährigen Startern nur Sébastien Ogier, Thierry Neuville und WRC2-Gaststarter François Delecour gewinnen konnten.

Von: **Reiner Kuhn**

Bei Tag und Nacht, gleißendem Sonnenschein oder diffusen Sichtverhältnissen in Regen, Schneetreiben oder Nebel, auf trockenen, nassen, gefrorenen, schneebedeckten oder tauenden Asphaltpisten – nirgends sind die Herausforderungen an die WM-Piloten vielfältiger als bei der Rallye Monte Carlo. Auf jeder einzelnen der kurvenreichen Berg- und Tal-Prüfungen warten zudem enge Tunnel oder tückische Brücken auf die Akteure.

Von den Top-Piloten konnte die Monte neben dem im nahen Gap geborenen und inklusive seinem IRC-Erfolg 2009 bisher acht Mal siegreichen Toyota-Teilzeitfahrer Sébastien Ogier bisher nur die Hyundai-Speerspitze Thierry Neuville gewinnen. Das wollen nicht nur Weltmeister Kalle Rovanperä und Toyota-Teamkollege Elfyn Evans sowie Hyundai-Neuzugang Esapekka Lappi ändern.

Ebenfalls im Fokus: M-Sport-Rückkehrer Ott Tänak. Der Este sitzt nun in jenem Ford Puma Rally1, mit dem Rekordweltmeister Loeb den ersten Sieg der Hybrid-Ära feierte. Doch Vorsicht, nach drei Podiumsplatzierungen (die erste 2017 mit M-Ford) musste Tänak in den vergangenen drei Jahren jeweils nach Fahrfehlern ohne WM-Punkte abreisen.

Viele Streckenänderungen

Die Route der Viertagesfahrt in den französischen Regionen Alpes-Maritimes und Alpes-de-Haute-Provence über 1534,79 Gesamtkilometer mit 18 Wertungsprüfungen und insgesamt 325,02 WP-Kilometern unterscheidet sich um satte 50 Prozent vom Vorjahr. Am späten Donnerstagabend beginnt die WM-Saison mit einer neugestalteten Nachtprüfung über den berühmten Col de Turini, gefolgt von der mit 23,25 Kilometern längsten Prüfung der Rallye. Neu das Finale am Sonntag: Statt nordwestlich wird der Saisonauftakt auf vier Prüfungen im Nordosten des Fürstentums entschieden.

M-SPORT

Im Fokus: M-Sport-Rückkehrer Tänak

Die Spitze des auf 75 Teams begrenzten WM-Feldes bilden zehn mal mehr (Toyota), mal weniger (M-Sport Ford) weiterentwickelte Rally1-Hybride. Von den 41 Teams in der zweiten Liga sind 29 in die WRC2 eingeschrieben. Überraschend ist kein Teilnehmer in einem Rally3-Auto und damit in der WRC3 am Start. Hinter fünf heckgetriebenen R-GTs komplettieren 13 Rally4- und sechs Rally5-Fronttriebler das WM-Feld. ■

WM-NACHRICHTEN

WELTMEISTER OHNE DIE „1“
Seit vier Jahren können WM-Piloten ihre Startnummer wählen. Weltmeister Kalle Rovanperä verzichtet wie Ott Tänak im Jahr 2020 auf die dem amtierenden Champion zustehende „1“ und bleibt bei seiner „69“, um seine florierende Merchandising-Kollektion „KR69“ weiter zu promoten.

M-SPORT NUR MIT ZWEI
Zwar steuert M-Sport-Edelkunde Jourdan Serderidis den dritten Hybrid-Puma, kann sich aber voll und ganz auf sich selbst konzentrieren. Denn erstmals geht ein Werksteam nur mit zwei in der Marken-Wertung punktberechtigten Fahrern an den Start.

WRC2: ZWEI OHNE PUNKTE
Nur 27 der 29 gesetzten WRC2-Piloten kämpfen beim Saisonauftakt um WM-Punkte. Ausgerechnet die Titel-Mitfavoriten und Vielfahrer Oliver Solberg und Sami Pajari (beide Skoda) haben statt der Monte Schweden als ihren ersten von sieben WM-Läufen nominiert, bei dem sie um WRC2-Zähler fahren.

MASTERS-NESTHÄKCHEN
Bei der Rallye Monte Carlo fahren acht Fahrer – allesamt aus der WRC2 – bei der Rallye Monte Carlo in der Kategorie für Fahrer über 50 Jahre um Punkte. Jüngster Teilnehmer ist Johannes Keferböck. Der Österreicher feierte genau einen Tag vor dem zulässigen Datum, am 31.12.2022, seinen runden Geburtstag. Zehn Jahre älter ist Topfavorit und Ex-Monte-Sieger François Delecour, Masters-Champion Mauro Miele ist gar schon 66.

ALPINES UNTER SICH
Beim WM-Auftakt stehen in der R-GT-Klasse für heckgetriebene Sportwagen nur fünf französische Teams am Start, allesamt auf einer Alpine A110. Damit ist erstmals seit sechs Jahren bei den R-GTs weder ein Abarth 124 Rally noch ein Porsche 911 GT3 mit von der Partie. ■ RK

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

M-SPORT

Rallye-WM

Auf der letzten Rille

Knapper geht es nimmer. Drei Tage vor dem Saisonstart zeigt M-Sport das Design der offiziellen Ford-Werkswagen und damit seine Partner für die womöglich wichtigste Saison der Firmengeschichte.

Von: **Reiner Kuhn**

Seit Monaten wird hinter den Kulissen gerungen. Dabei sollen schon im September bei einem Gipfeltreffen während der Rallye Griechenland die gemeinsamen Ziele von M-Sport, Ford und Hauptsponsor Red Bull vereinbart worden sein. Zum einen soll Loeb nicht nur bleiben, sondern nach starkem Auftritt und dem ersten Hybrid-Sieg auch mehr WM-Läufe bestreiten. Zum anderen soll mit Ott Tänak ein zweiter Top-Fahrer kommen, der um die Fahrerkrone kämpfen kann. Letzteres hat M-Sport-Boss Malcolm Wilson geschafft – mehr nicht.

Nach seiner Zukunft befragt, zeigte sich Rekord-Champion Loeb angefressen. „Noch im Herbst war es grob klar. Nun habe ich keine Ahnung, ob ich da überhaupt noch mal fahre“, so der 80-malige WM-Lauf-Sieger. Das soll auch seinen langjährigen Sponsor Red Bull ärgern. Nach erfolgreichen Jahren mit Ogier kehrte der Getränke-Riese in 2021 wieder an die Seite von M-Sport zurück. Dumm nur, dass ausgerechnet von Ford wenig kommt. Insider sehen darin einen Strategiewechsel, weg von der Rallye-WM. Einerseits fehlt es dem US-Konzern nach dem Aus des Ford Fiesta an einem passenden Basismodell für den Rallyesport. Andererseits entwickelt Ford Performance einen GT3 und GT4. Der Kundensport soll dabei künftig über M-Sport laufen. Dem nicht genug, war Malcolm Wilson mal wieder bei der Rallye Dakar, um das M-Sport-Offroad-Projekt mit dem Ford F150, immerhin das meistverkaufte Modell des US-amerikanischen Autokonzerns, voranzutreiben.

Der Druck auf das verkleinerte M-Sport-Team, Leader Ott Tänak, den jungen Pierre-Louis Loubet und den auf den WRC2-Titel angesetzten Adrien Fourmaux ist groß. Denn nur mit Erfolgen lassen sich Hersteller von einem weiteren Engagement überzeugen. ■

WRC2

Debüt-Sieg im Visier

In der zweiten Liga wird 2023 die Luft mehr denn je brennen. Die WRC2-Weltmeister von Toksport kommen zum Saisonauftakt allein mit sechs Skodas.

Drei Tage testete das Toksport-Team Ende vergangener Woche rund um Gap, gilt es doch beim WM-Debüt des neuen Skoda Fabia RS Rally2 den ersten Sieg einzufahren. Neben Oliver Solberg, Sami Pajari, Nikolay Gryazin, Marco Bulacia und Chris Ingram war auch der viermalige WM-Laufsieger François Delecour mit von der Partie.

Damit der 60-jährige Lokalheld ebenfalls in einem der noch raren RS antreten kann, lieh sich Toksport bei Eurosol den Dienstwagen des Jänner-Zweitplatzierten Simon Wagner aus.

Der junge Tscheche Erik Cais und Masters-Gewinner Mauro Miele aus Italien sitzen ebenfalls im neuen Fabia RS. Acht weitere Markengefährten im bewährten Fabia Evo komplettieren die Skoda-Armada im mit insgesamt 29 Teams top und breit besetzten WRC2-Feld. ■ RK

BARONTINI

Intensive Vorbereitung: Niemand testete vor der Monte mehr als Toksport

Rallye Monte Carlo I Privatiers Irlacher

„Riesige Vorfreude“

Nach 15 Jahren und über 200 Starts feiern die Traunsteiner Wolfgang und Elke Irlacher ihr WM-Debüt bei der Königin aller Rallyes.

Meist sind Wolfgang Irlacher und Gattin Elke in verschiedenen Fahrzeugen aktiv. Die 41-jährige Copilotin weist Florian Auer im Mitropa-Cup den Weg, der 57-jährige Unternehmer fährt mit wechselnden Copilotinnen. Ihren ersten WM-Start gehen die Traunsteiner aber gemeinsam an. „2015 waren wir bei der Rallye Deutschland als Vorwagen dabei. Die Atmosphäre beim WM-Lauf war gigantisch. Schon damals war klar, einmal müssen wir das im Wettbewerb erleben“, erzählt Irlacher.

Als im Frühsommer der alte Honda Civic einem neuen Peugeot 208 Rally2 wich, war auch der adäquate Untersatz vorhanden. Die Deutschen sind als eines der 75 Teams beim WM-Auftakt dabei. „Wir freuen uns riesig! Auch wenn wir unsere direkten Konkurrenten gegoogelt haben, wir schauen nur auf uns und wollen die Zielrampe sehen.“ ■ RK

IRLACHER

Ready to go: Einsatzteam Wurmbrand beim Verladen des Rally4-Peugeot

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

In der Ruhe liegt die

So geht Stress-Management. Weltmeister Nasser Al-Attiyah übernimmt früh die Führung, hält sich fortan zurück und wiederholt seinen Vorjahressieg. Sébastien Loeb wird nach starker Aufholjagd erneut Zweiter. Vom Audi-Werkstrio sieht nur Mattias Ekström das Ziel.

Von: **Reiner Kuhn**

Zwei Wochen, 14 Tagesetappen und über knapp 9000 Gesamtkilometer tobten, wühlten, quälten und surften sich die Teilnehmer bei der Mutter aller Marathonfahrten quer durch Saudi-Arabien. Von der Küste am Roten Meer, über Abstecher ins Offroad-Zentrum rund um Ha'il im Norden des Landes oder in die größte Sandwüste der Welt, dem „leeren Viertel", bis zum Ziel am Persischen Golf führte die Route.

Schon die erste Woche stellte die Teilnehmer auf eine harte Probe: Neben steinigem Gelände, Schotterpisten, Schluchtengewirr in Canyons und Bergpässen standen auch Wüstenabschnitte mit nickligen und großen Dünen auf der Agenda. Starkregen machte die ersten Tage zudem besonders knifflig – aus Sand und Lehm wurde Schlamm und Matsch und brachte Menschen und Maschinen an ihre Grenzen. Hinzu kamen zahlreiche Reifenschäden im steinigen Gelände, von denen keines der Topteams verschont wurde. Die Krux: Noch heute müssen jene Offroad-Pneus auf-

Audi-Strohfeuer: Carlos Sainz feierte erneut einen frühen Etappensieg. Konnten im Vorjahr in der zweiten Woche alle Werkspiloten nachlegen, gingen sie diesmal leer aus.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Auf Geröll schnell, in den Dünen vorsichtig: Nasser Al-Attiyah gewann souverän

ASO

Kraft

ASO

Früh verloren: Reifenschäden und eine Rolle kosteten Loeb den Sieg

ASO

Schwer gerupft: Audi verlor seine Helden Peterhansel und Sainz

ASO

Überlebender: Ekström im Audi

ASO

Märchenprinz: Moraes wird Dritter

gezogen werden, die BF-Goodrich vor einigen Jahren für die leichtgewichtigen Peugeot-Buggys entwickelte. Das Startgewicht der aktuellen Allradboliden liegt rund 300 bis 400 Kilo höher.

Reifenschäden ohne Ende

Als ersten erwischte es Prodrive-Speerspitze Sébastien Loeb, der auf der zweiten Tagesetappe nach mehreren Reifenschäden fast eineinhalb Stunden verlor und weit zurückfiel. Dem nicht genug, legte er seinen Hunter drei Tage später nach einer zu flott angegangenen Düne auf die Seite und fand sich auf Rang 11 wieder. Danach folgte eine sehenswerte Aufholjagd mit sechs Etappensiegen in Folge. Platz um Platz schob sich der Franzose wieder nach vorne, überholte zwei Tage vor dem Ziel den überraschend starken Lucas Moraes und wurde wie im Vorjahr doch noch Zweiter.

Von solch einer Wiederauferstehung nach anfänglichen Problemen konnte das Audi-Werksteam nur träumen. Bei ihrem zweiten Auftritt scheiterten die Ingolstädter Werkssportler nicht an der komplexen Technik des RS Q e-tron, bei dem alle vier Räder zwar rein elektrisch angetrieben werden, die Batterie neben Brems-Rekuperation jedoch zusätzlich über einen zwischen 4500 und 6000 min drehenden DTM-Motor geladen wird, die Hoffnungen zerbrachen an profanen Gebrechen wie Reifenschäden, Fahrwerksdefekten sowie folgenschweren Fahrfehlern.

Mattias Ekström führte die Marathonfahrt nach dem Prolog und Teamkollege Carlos Sainz an den beiden Folgetagen an – das war's. 14 Reifenschäden auf den ersten vier Etappen, verteilt auf alle drei Autos, kosteten wertvolle Zeit, weitere ging durch zeitraubende Reparaturen an den Radaufhängungen verloren.

Der 14-malige Dakar-Sieger Stéphane Peterhansel war nach einem Unfall an Tag 6 und der dreimalige Dakar-Gewinner Sainz nach seinem bereits zweiten Überschlag an Tag 9 draußen. Zwar konnte Ekström in der zweiten Woche noch etwas Boden gut machen, musste sich mit fast sieben Stunden Rückstand ▷

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ASO

Schwere Regenfälle machten den Side by Sides und den Trucks zu schaffen

ASO

China-Wochen: Wei Han war auf Rang 8 bester Buggy-Fahrer

aber mit Gesamtrang 14 begnügen. „Wir werden nun alle Bereiche analysieren. Ein Podium war unser Ziel. Das bleibt es auch weiterhin, denn wir werden 2024 auf jeden Fall erneut antreten“, machte Audi-Technikvorstand Oliver Hoffmann noch an der Zielrampe eine Kampfansage.

Darauf kann Weltmeister Nasser Al-Attiyah getrost verzichten. Taktisch bestens vorbereitet, legten der Katarer und Copilot Mathieu Baumel sich nicht nur die Konkurrenz zurecht: Mal ließen sie ihren Toyota-Werkskollegen Henk Lategan und Giniel de Villiers den Vortritt, mal den schnellen Markenkollegen von Overdrive. Nur Lokalheld Yazeed Al-Rajhi patzte. Statt erneut vom Podium zu grüßen, landete der Saudi nach einem selbstverschuldeten Fahrwerksschaden und zeitraubender Not-OP auf Gesamtrang 98. Vier Toyotas in den Top-5 sprechen dennoch für sich.

Die Marathonfahrt verlangt nach einem zuverlässigen Fahrzeug, kühlem Kopf und wohldosiertem Gasfuß. Umso erstaunlicher, dass Dakar-Rookie Lucas Moraes den Toyota-Werkspiloten Lategan und De Villiers das Heck seines Kunden-Hilux zeigte und hinter Loeb und Sieger Al-Attiyah aufs Podium stürmte. Zuletzt gelang das Björn Waldegård 1990, seinerzeit einen Monat nach der Geburt von Lucas Moraes. „Wahnsinn“, jubelt der Brasilianer.

> „Außer den Reifenschäden hatten wir kaum Probleme mit dem Auto. Deshalb freue ich mich als WM-Leader auf Lauf 2 in Abu Dhabi.“
>
> Sébastien Loeb

Auch Loeb und Al-Attiyah sind glücklich. Der Franzose, weil er dank den WM-Zählern für die Tageswertungen die WM-Tabelle anführt. Der Katarer, weil es im Offroadsport nichts Größeres gibt als den Sieg bei der ultimativen Marathonfahrt. „Wir haben es geschafft, die zweite Woche zu überstehen und am Ende zu gewinnen, das ist es, was zählt“, sagte Al-Attiyah zum fünften Dakar-Erfolg.

Bei den Racetrucks siegte der Niederländer Janus van Kasteren vor seinen Iveco-Markenkollegen Martin Macik aus Tschechien und Landsmann und De-Rooy-Teamkollege Martin van den Brink. ■

Copilot Timo Gottschalk zum dritten Mal auf dem Dakar-Podium

„Das hätte keiner von uns erwartet“

Exakt 44 Tage nach seinem ersten Wettbewerbseinsatz im Wüstensand stürmte Lucas Moraes aufs Dakar-Podium. Einen nicht unerheblichen Anteil daran hatte sein erfahrener Copilot Timo Gottschalk.

Jean-Marc Fortin hatte den richtigen Riecher. „Der Junge ist schnell und auch kein Dummer. Aber das allein reicht bei der Dakar nicht“, sagte der Overdrive-Chef und holte Timo Gottschalk ins Boot, genauer gesagt auf die rechte Seite im Toyota Hilux von Lucas Moraes.

Die Aufgabenstellung war klar: Der 48-jährige Routinier aus Brandenburg sollte bei seiner 15. Dakar dem Neuling aus Brasilien nicht nur den Weg weisen, sondern im Prototyp auch die Zügel in der Hand halten. „Teil 1 des Jobs war verhältnismäßig einfach“, sagt Gottschalk. „Auch wenn ich das Roadbook lieber wie früher in der Hand halte, komme ich mit dem fest eingebauten Tablet prima zurecht. Wichtiger: Die Navigation war in diesem Jahr gut zu schaffen.“

Bleibt, das Temperament des 33-jährigen Fahrers in die richtigen Bahnen zu lenken. „Kein Problem. Lucas ist nicht nur talentiert, sondern auch extrem fokussiert und versteht, dass man auch mal Gas rausnehmen muss.“ Bereits am sechsten von 14 Rallyetagen arbeitete sich das Duo auf einen Podestplatz vor. Das ursprüngliche Ziel, „wenigstens einmal unter die Top 10 der Tageswertung zu fahren, gelang ihnen auf sage und schreibe zehn von 14 Etappen. Lediglich drei Reifenschäden verzeichnete das neu formierte Duo, nur einmal gruben sie sich im Wüstensand ein.

„Ich kann es kaum glauben, wir sind auf dem Podium! Es ist zwar das dritte Mal für mich nach 2010 und 2011 mit Nasser Al-Attiyah. Aber so sehr ich mich damals über den Sieg freute, diesmal haben wir alle Erwartungen übertroffen. Ich könnte kaum stolzer darauf sein, was wir hier geleistet haben.“ ■ RK

ASO

Aus Erfahrung gut: Timo Gottschalk an seinem Arbeitsplatz im Toyota Hilux von Dakar-Rookie Lucas Moraes

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Nicht das schnellste, aber das beste Auto“

Dakar-Sieger Nasser Al-Attiyah ist überglücklich. Wir sprachen mit dem 52-jährigen Toyota-Piloten direkt nach der Zielrampe.

Von: **Reiner Kuhn**

Was war für Sie der Schlüssel für Ihren fünften Dakar-Sieg?
Wir waren gut vorbereitet und vom Start weg ganz vorne mit dabei. Trotz der widrigen Bedingungen war das Tempo vom Start weg brutal hoch. Mir war klar, dass dies nicht alle werden mitgehen können, schon gar nicht über 14 lange Tage. Es war wichtig, nicht nur schnell, sondern auch clever zu sein. Womöglich wäre der eine oder andere Etappensieg mehr drin gewesen. Genau das muss man man aber ausblenden, wenn man hier gewinnen will.

War diese Ausgabe schwieriger als jene im Vorjahr?
Sie war jedenfalls deutlich länger und nicht nur fahrerisch, sondern auch mental um einiges schwieriger – auch durch das extreme Wetter. Für mich war dies mit Abstand die bisher anspruchsvollste in Saudi-Arabien. Umso stolzer bin ich, dass wir gewonnen haben.

ASO

Wie groß ist der Anteil Ihres Beifahrers Mathieu Baumel am gemeinsamen Erfolg?
Der ist natürlich riesig. Er war einmal mehr eine Bank und nahezu fehlerfrei, einfach top. Auch das Team und das Auto sollte man nicht vergessen. Der Toyota Hilux ist vielleicht nicht das schnellste Auto, aber das zuverlässigste und für mich beste für diesen Sport.

Wie geht es weiter?
Ende Januar geht es mit der Rallye Oman, dem ersten Lauf zur FIA Rallye-Meisterschaft des Mittleren Ostens, weiter. Da will ich den 15. Titel holen. Die Priorität liegt aber ganz klar darauf, den Rally-Raid-WM-Titel zu verteidigen. Und um ehrlich zu sein, bin ich immer noch gewillt, die acht Dakar-Siege von Stéphane Peterhansel zu überbieten. Rekorde sind da, um gebrochen zu werden. Ich werde also noch ein paar Jahre dabei sein. ■ RK

„Der sportliche Anspruch bleibt oberste Priorität“

Als ehemaliger Werkspilot kennt David Castera die Dakar aus dem Effeff. Seit drei Jahren fungiert der 53-jährige Spanier als Direktor der ultimativen Marathonfahrt.

Von: **Reiner Kuhn**

Wie lautet Ihr Resümee nach der 45. Rallye Dakar?
Mein erstes Fazit ist sehr positiv. Trotz der widrigen Wetterbedingungen in der ersten Woche hat die Veranstaltung sportlich alles gehalten, was wir uns erhofft hatten. Es ist uns gelungen, eine Route anzubieten, die sehr ausgewogen und auf dem richtigen Niveau für Fahrer und Navigatoren war. Alle waren mit dem Schwierigkeitsgrad dieser Dakar zufrieden.

Was sagen Sie zur neuen „EoT“ (Equivalence of Technology). Zum Unmut der Konkurrenz bekam Audi nach vier Tagen acht Kilowatt mehr Leistung?
Das hat die FIA und ASO auf Basis des mit den beteiligten Herstellern erstellten Reglements so beschlossen. Natürlich haben wir die Fahrzeuge jeden Tag weiter untersucht. Nach der ersten Anpassung war aber keine andere mehr gerechtfertigt. Ich halte EoT für ein sehr gutes System, um unterschiedliche Technologien mit verschiedenen Reglements zusammenzubringen.

ASO

Gibt es Neues von interessierten Teams oder Technologien?
Ja, es gibt neue Konstrukteure, die zur Dakar kommen wollen. Technologisch sind aktuell neue Kraftstoffe und Wasserstoff im Fokus.

Wie steht es um neue Etappen in anderen Ländern?
Wir hatten mit Saudi-Arabien einen ersten Vertrag über zehn Jahre und viele Ideen. Das Land ist viermal größer als Frankreich und hat alles, was es für die Dakar braucht – inklusive riesiger Wüsten, wie vier gelungene Rallyes, zwei davon während der Covid-Pandemie, unterstreichen. Es gibt zwar Überlegungen, andere Länder mit einzubinden, unsere oberste Priorität bleibt aber der sportliche Anspruch. ■ RK

AUS DEM BIWAK

ANKOMMER
Daniel Schröder fuhr den familieneigenen Nissan Navara T1 auf Gesamtrang 52. Für den 33-jährigen Deutschen beim siebten Dakar-Start die fünfte Zielankunft, davon zwei auf dem Motorrad und eine als Copilot.

ALLROUNDER
Martin Prokop wurde im privaten Ford F150 Sechster und damit bester einer illustren Riege von bekannten Umsteigern. Mattias Ekström (Audi) wurde 14., Le-Mans-Sieger Romain Dumas (Toyota) 29. und der Superbike-Weltmeister von 2011, Carlos Checa (SMG Buggy), sah als 32. das Ziel. Die Brüder Tom und Tim Coronel (Century Buggy) wechselten sich bei ihrem zehnten gemeinsamen Auftritt am Steuer ab und mussten sich mit Rang 113 zufrieden geben.

ASO

WM-KALENDER 2023
Nach der Dakar sollen erneut vier weitere WM-Läufe folgen. Punkte werden pro Tagesetappe (5-4-3-2-1) sowie für das Gesamtergebnis (30-25-20-17-15-13-11-9-8 ... 1) vergeben.

26.2.–03.03. Abu Dhabi
22.4.–28.04. Sonora /MEX
26.8.–01.09. Desafio Ruta /ARG
12.10.–18.10. Marokko

RALLYE DAKAR (01.–15.01. 2023)

Erster von fünf WM-Läufen mit 14 Tagesetappen über 4.247 km

1.	Al-Attiyah / Baumel (Q/F), Toyota DKR Hilux T1+	45.03,15 h
2.	Loeb / Lurquin (F/B), Prodrive Hunter T1+	+ 1.20,49 h
3.	Moraes / Gottschalk (BR/D), Toyota DKR Hilux T1+	+ 1.38,31 h
4.	De Villiers / Murphy (ZA/ZA), Toyota DKR Hilux T1+	+ 2.31,12 h
5.	Lategan / Cummings (ZA/ZA), Toyota DKR Hilux T1+	+ 2.36,23 h
6.	Prokop / Chytka (CZ/CZ), Ford F150 DKR T1+	+ 3.40,44 h
7.	Yacopini / Carreras (ARG /ES), Toyota DKR Hilux T1+	+ 2:32.05 h
8.	Han / Ma (CN/CN), SMG Buggy T1	+ 4.29,21 h
9.	Halpern / Graue (ARG/ARG), Mini JCW T1+	+ 4.42,32 h
10.	Chicherit / Winocq (F/F), Prodrive Hunter T1+	+ 5.22,10 h

Etappen-Siege: Loeb 7, Al-Attiyah 3, Chicherit 2, Sainz & Al-Rajhi je 1

ASO

Starkes Duo: Baumel und Al-Attiyah

WM-STAND NACH LAUF 1

1.	Sébastien Loeb (F)	87 Punkte
2.	Nasser Al-Attiyah (QA)	85 Punkte
3.	Guerlain Chicherit (F)	49 Punkte
4.	Mattias Ekström (S)	37 Punkte
5.	Martin Prokop (CZ)	31 Punkte
6.	Juan Cruz Yacopini (ARG)	26 Punkte
7.	Sebastian Halpern (ARG)	24 Punkte
8.	Wei Han (CN)	23 Punkte
9.	Mathieu Serradori (F)	22 Punkte
10.	Yazeed Al-Rajhi (SAU)	19 Punkte

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

2021 Meister, 2022 Vize: Mattias Ekström zählt zu den Top-Fahrern in der ETCR

ETCR

Elektro statt DTM

Die beiden früheren DTM-Champions Mattias Ekström und Bruno Spengler haben viele gemeinsame Schlachten geschlagen. Seit 2022 fahren sie in der FIA ETCR wieder gegeneinander. MSa sprach mit den Elektro-Umsteigern.

Von: **Michael Bräutigam**

Ekström war sogar schon 2021 dabei und holte sich in der damals noch ohne FIA-Prädikat ausgefahrenen „Pure ETCR" den Titel. Im vergangenen Jahr ging es dann zum ersten Mal um einen offiziellen Elektro-Weltcup-Titel. Und für „Eki" auch darum, mit seiner EKS-Mannschaft erstmals zusätzlich die Werkseinsätze für Cupra zu stemmen, nachdem 2021 noch Zengo Motorsport als Einsatzteam der Spanier fungierte.

Die Doppelbelastung kennt er schon aus der Rallycross-WM, was ihn dort nicht vom Titel abhielt. 2022 reichte es aber nicht ganz, weil Teamkollege Adrien Tambay eine nahezu perfekte Saison erwischte und sich so zum Meister krönen ließ. Die Doppelrolle des Teamchefs nutzte Ekström dabei nicht aus, um irgendwelche Vorteile zu generieren.

„Wenn jemand schneller ist, gratuliere ich ihm. Wenn ich schneller bin, kann ich es genießen", so der Schwede, der letztlich Vizemeister wurde. „Wenn mir keiner applaudiert, weil ich nicht der verdiente Champion bin, werde ich lieber Zweiter."

„Alles Vollprofis"

Der Mann aus Falun ist dabei ein echter Fan der ETCR, denn abgesehen vom Elektro-Antrieb bietet sie Motorsport alter Schule. „Von außen sieht es nicht so groß aus, weil wir nur sechs Autos haben. Aber es sind zwölf Fahrer und im letzten Jahr waren das alles Vollprofis. In der ETCR gibt es nicht den klassischen Paydriver. Das zeigt, dass die Serie eine gewisse Wertigkeit entwickelt hat." Apropos Wert: Eine ETCR-Saison kostet einen Hersteller inklusive zwei Autos und vier Fahrergehältern rund fünf Millionen Euro.

„Die Anspannung vor einem Rennen ist extrem hoch. Man weiß, dass man angreifen muss, sonst wird man selbst vom Hintermann angegriffen."

Bruno Spengler

Die Hightech-Fahrzeuge sind dabei auch für besagte Vollprofis eine echte Herausforderung. „Diese Autos sind echte Biester, weil sie sehr viel Leistung und die Reifen sehr wenig Grip haben. Es gibt kaum aerodynamischen Abtrieb, und es liegt viel Gewicht auf der Hinterachse."

Weil durch die noch relativ kleinen Batterien pro Wochenende nur ca. 20 bis 25 Runden gefahren werden, sieht man relativ viele Fahrfehler. „Durch die Elektromotoren hat man sofort Leistung und Drehmoment. Das Auto ist mit 500 kW ein bisschen wie ein hungriger Rottweiler, der Blut gewittert hat und allem hinterherrennt", vergleicht er.

Taktieren unmöglich

Das alles sorgt für bestes Racing, weil im Verbund mit den sehr kurzen Renndistanzen ein Taktieren nicht möglich ist. Das weiß auch Bruno Spengler: „Die Anspannung vor einem Rennen ist extrem hoch. Man weiß einfach, dass man bei der ersten Gelegenheit angreifen muss, sonst wird man selbst vom Hintermann angegriffen."

Er kennt ebenfalls die ganz spezielle Herausforderung der Elektro-Rennautos: „Es ist ein schmaler Grat: Man darf das Auto nicht überfahren oder die Reifen überhitzen, aber wenn man zu wenig pusht, ist man nicht schnell genug. Mir gefällt das, genauso die stehenden Starts, die ich noch aus der DTM kenne", fühlt er sich an seine alte Wirkungsstätte erinnert.

„Mir hat in den letzten Jahren dieses Sprintformat ein wenig gefehlt. Und es ist toll zu sehen, dass die Leute, die die DTM mochten oder mögen, auch die ETCR mögen", ergänzt er. Denn auch viele seiner Fans seien – nach anfänglicher Skepsis – mittlerweile der Serie gegenüber aufgeschlossen. Ob die beiden Fan-Lieblinge auch 2023 wieder am Start stehen, ist übrigens noch nicht geklärt. ■

ETCR

Auch bei den E-Fans gefragt: Ekström und Spengler schreiben Autogramme

ETCR

Volle Attacke wie eh und je: Bruno Spengler und seine Romeo-Ferrari-Giulia

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Harvick hört auf: Ab 2024 muss die Nr. 4 neu besetzt werden

MOTORSPORT IMAGES

NASCAR Cup Series

Abschied und Neuanfang

Kevin Harvick (47) hat angekündigt, zum Ende des Jahres 2023 seine Karriere zu beenden. Der gleich alte Rekordmeister Jimmie Johnson greift beim nun umbenannten Petty-Team noch mal ganz neu an.

Von: **Michael Bräutigam**

Harvick ist ein echtes Urgestein des Cups. 2001 kam er als Ersatzmann für den tödlich verunglückten Dale Earnhardt bei Richard Childress Racing und hat sich seitdem eine große Fan-Gemeinschaft aufgebaut. Die Karriere-Highlights umfassen zwei Xfinity-Titel, bislang 60 Cup-Siege, den Triumph beim Daytona 500 (2007) sowie natürlich den Cup-Titel 2014. Damals wurde er in seinem ersten Jahr nach dem Wechsel zu Stewart-Haas Racing erster Meister im K.o.-Playoff-Format. Mit seinen mittlerweile 790 Cup-Starts liegt er in den Top 10 der Cup-Fahrer mit den meisten Rennen. 2023 wird er außerdem noch Jeff Gordon und Darrell Waltrip in Sachen Rennstarts übertrumpfen, ehe er auf P8 der ewigen Liste in den Ruhestand geht.

„Es fiel mir schwer, den richtigen Zeitpunkt zu finden, weil es so gut lief. Aber jetzt ist einfach der Punkt gekommen, an dem ich merke, dass mir andere Dinge wichtiger sind“, so Harvick in seiner Ankündigung. „Ich freue mich wirklich auf die neue Saison“, lässt er dennoch keinen Zweifel daran aufkommen, dass er noch mal angreifen wird.

Johnson mit Nummer 84

Viel Beachtung fand in der letzten Woche auch das Team Petty GMS, das so nun aber nicht mehr heißt. Nach dem Einstieg von Jimmie Johnson firmiert die Mannschaft zukünftig unter dem Namen „Legacy Motor Club“. Johnson selbst wird im Rahmen eines Teilzeit-Programms unter anderem versuchen, sich für das Daytona 500 im Februar zu qualifizieren. Das Fahrzeugdesign wurde auch schon enthüllt.

Außerdem ist nun klar, mit welcher Nummer der siebenfache NASCAR-Meister startet: Die 84 ist dabei nicht nur die umgedrehte Ziffernfolge seiner legendären #48, sondern auch eine Ansage: Bisher steht Johnson nämlich bei der Zahl von 83 Cup-Erfolgen. ■

TCR World Tour

Eine Lücke weniger

Der Kalender der ersten TCR World Tour nimmt weiter Form an. Jetzt sind nur noch Details zu klären.

Schon länger standen die Eckpfeiler fest: Die ersten drei Events der TCR Europe zählten ebenso dazu wie Südamerika, Australien und Macau. Seit letzter Woche ist das Kalender-Puzzle seiner Fertigstellung ein großes Stück nähergekommen.

Nach dem Auftakt in Portimão (29./30. April) geht es mit der TCR Europe weiter nach Spa (27./28. Mai). Dann schiebt sich ein neuer Gastauftritt bei der TCR Italy (Vallelunga, 10./11. Juni) rein, ehe es eine Woche später mit der Europe am Hungaroring weitergeht.

Im August sollen zwei Südamerika-Rennen folgen, vermutlich in El Pinar (Uruguay, 12./13. August) und eine Woche später auf einer noch zu benennenden Strecke in Argentinien. Den Abschluss der Saison bildet eine Australasien-Tour: Zunächst stehen zwei Rennen in Australien an (das zweite wird Bathurst am 11./12. November), kurz danach das noch nicht terminierte Finale in Macau. ■ MBR

TCR ITALY

Neu im Kalender der Welttournee: Anfang Juni wird in Vallelunga gefahren

ADAC TCR Germany

Engstler steigt aus

Erstmals seit Bestehen der ADAC TCR Germany wird Engstler Motorsport 2023 nicht am Start stehen. Das Starterfeld soll dennoch in etwa gleich groß bleiben.

Nachdem die Engstler-Mannschaft zuletzt u. a. viermal in Folge den Fahrertitel im deutschen Championat einfahren konnte, arbeitet man derzeit an einem Engagement in der DTM oder im ADAC GT Masters. Falls man, ggf. parallel, der TCR-Kategorie treu bleibt, dann nicht in Deutschland. Damit sollten in der TCR Germany endlich die Diskussionen beendet sein, die die Engstler-Doppelrolle (Rechteinhaber und Teilnehmer) hervorbrachte.

Unter diesem Aspekt ist der Engstler-Ausstieg möglicherweise sogar als positives Signal für die Serie zu verstehen. Zumal die Autos bereits verkauft wurden und von einem anderen Team weiter eingesetzt werden sollen. Insgesamt erwartet der ADAC ein ungefähr gleich großes Starterfeld wie in der abgelaufenen Saison. ■ MBR

ADAC

Die Engstler-Honda haben für 2023 schon einen Käufer gefunden

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Solitude-Rennstrecke

60 statt 290

Der Glemswald in der Region Stuttgart hat eine Fläche von 13 500 Hektar. Damit bietet er den Anwohnern viel Platz für Naherholung. Beim Blick auf Wanderer und Radfahrer wirkt die rasante Motorsportwelt ganz fern. Doch seit mehr als 100 Jahren jagen Autos und Motorräder durch den Mischwald. Erst als Rennveranstaltung und heute als liebevolles Revival.

Von: **Joel Lischka**

Das Geschwindigkeitslimit auf der Landesstraße 1187 weist 60 Kilometer pro Stunde aus. Entspanntes Cruisen ist also angesagt zwischen den Bäumen, die nah am Straßenrand stehen. Dabei wecken die schönen Rechts- und Linkskurven Lust auf mehr. Vor mehr als 60 Jahren rasten hier Formel-1-Renner durch den Glemswald – heute unvorstellbar. Legenden wie Jim Clark, Jack Brabham oder Dan Gurney gaben sich damals die Ehre. Doch die Rennen der Königsklasse zählten nicht als Weltmeisterschaftsläufe. Heute zeugt lediglich der Rennleitungsturm im Mahdental als letztes Überbleibsel des 11,4 Kilometer langen Rundkurses. Neben dem Turm befindet sich ein ADAC-Verkehrsübungsplatz. Verglichen mit den heutigen Längen von F1-Kursen übertrumpft die Rennstrecke deutlich: Spa-Francorchamps kommt als längste Strecke im aktuellen Kalender nur auf 7,004 Kilometer.

Motorradrennen zu Beginn

Weit bevor die Formel 1 1961 bis 1964 westlich von Stuttgart ihre Zelte aufschlug, gab es schon

> Die 45 Kurven, der Höhenunterschied von 130 Metern und die 2,3 Kilometer lange Gerade glichen einer Achterbahnfahrt durch den dichten Wald.

Bergrennen zu bestaunen. 1903 starteten die Motorräder am Stuttgarter Westbahnhof zur wilden Hatz rauf zum Schloss Solitude, das auch der Namensgeber der Rennstrecke ist. Unter den ersten Siegern war auch eine Frau: Marie Reuschel aus Berlin.

Die Verantwortlichen verlegten 1906 den Start vom Stuttgarter Westbahnhof in den Stadtteil Heslach. Bis einschließlich 1921 durften lediglich die Motorradfahrer an den Bergrennen teilnehmen. Ab dem Jahr 1922 starteten Sport- und Rennwagen. Drei Jahre später war die Strecke dann erstmals ein Rundkurs. Satte 22,3 Kilometer betrug die Streckenlänge. Der Start und das Ziel lagen am Schloss, gefahren wurde gegen den Uhrzeigersinn. All das steigerte die Attraktivität der Veranstaltung, die fortan „Rund um die Solitude“ hieß. Unter anderem startete auch die italienische Legende Tazio Nuvolari und zog riesige Massen an den Glemswald. Statt Wanderlust herrschte nun Volksfestcharakter rund um die Solitude. Doch im Mai 1927 fanden vorerst die letzten Autorennen statt. Aus Sicherheitsgründen durften ab 1928 nur Motorräder teilnehmen. Zwei Jahre vor Beginn des Zweiten Weltkriegs 1937 ging die Veranstaltung in Zwangspause und kehrte erst im Jahr 1949 zurück.

Innerhalb von vier Jahren hatte sich die Streckenführung zwei-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Lediglich der Rennleitungsturm am Rand der L1187 erinnert Vorbeifahrende an die Motorsportfeste der Solitude

MSA

mal verändert. 1931 verkürzte sich der Rundkurs auf 19,9 Kilometer, und es ging im Uhrzeigersinn auf Zeitenjagd. Die bis heute genutzte Version feierte 1935 ihr Debüt. Ab da ging es dann wieder gegen den Uhrzeigersinn über die nun elf Kilometer lange Bahn. Mit 26 Links- und 19 Rechtskurven war die Solitude-Rennstrecke herausfordernd. Die längste Gerade zwischen den Streckenteilen „Steinbachsee“ und „Schatten“ betrug 2,3 Kilometer. Hier erreichten die Autos eine Spitzengeschwindigkeit von 290 Stundenkilometern. Heute heißt dieser Teil des Kurses nüchtern Landesstraße 1189.

Ein Höhenunterschied von 130 Metern gab der Solitude-Rennstrecke den Charakter einer Achterbahnfahrt. Anspruchsvoll war auch die schnelle Rechts-links-Passage „Schatten“ nach der langen Geraden. Am Straßenrand steht immer noch das Hotel, das schon seit 1783 existiert.

Brabham, Clark und Co.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs dauerte es vier Jahre, ehe die Motorräder das Motorengeheul im Rahmen von Rennen wieder zurückbrachten. Ein Blick auf die Siegerlisten bei den Zweiradartisten offenbart prominente Namen wie John Surtees, Mike Hailwood oder Phil Read. Kein Wunder, schließlich war mit einigen Unterbrechungen ab 1952 die Solitude-Rennstrecke Austragungsort des Großen Preises von Deutschland.

1959 nahmen dann erstmals Formel-Rennwagen die Achterbahn am Glemswald in Angriff. Am 24. Juli 1960 gewann der spätere Ferrari-Pilot Wolfgang Graf Berghe von Trips das Formel-2-Rennen. Ein gewisser Jim Clark triumphierte in der Nachwuchsklasse Formel Junior. Ein Jahr danach startete erstmals die Formel 1 selbst auf der Solitude-Rennstrecke. Zum Debütsieger kürte sich Innes Ireland in einem Lotus 21. Anschließend gastierte die Königsklasse noch drei weitere Male – jeweils mit prominenten Siegern: 1962 gewann Dan Gurney (Porsche 804), 1963 Jack Brabham in seinem selbst gebauten Brabham BT3. Der letzte Sieger war wiederum Jim Clark in einem Lotus 33.

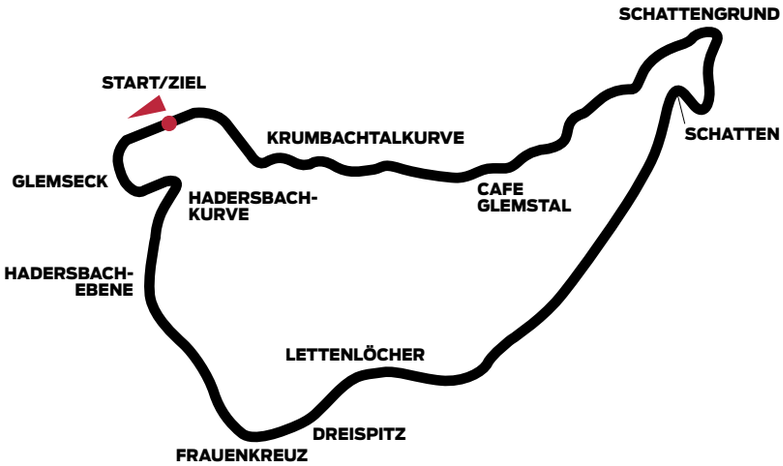
Solitude-Revival seit 1999

Letztmals fanden 1965 Rennen statt. Der Kurs galt wegen seiner schnellen Passagen, fehlenden Auslaufzonen und riesigen Zuschauermassen an der Strecke als zu gefährlich. Dennoch lassen Motorsportbegeisterte seit 1999 mit wiederkehrenden Revivals den Geist der Solitude-Rennstrecke aufleben. Das Event zieht Zehntausende Schaulustige an – dann ist es immer kurz vorbei mit der Naherholung am Fuße des Glemswalds. Wegen der Corona-Pandemie pausierte das Revival seit 2019. Im Juli fand die Veranstaltung nach dreijähriger Abstinenz das erste Mal wieder statt. Allerlei legendäre Rennwagen waren dabei zu bestaunen. Unter anderem das Siegerauto von 1962, als Dan Gurney im Porsche 804 gewann. Auch GT-Autos der Stuttgarter Marke feierten ihre Rückkehr auf die Strecke.

Falls Sie sich mit dem Tempolimit arrangieren können, brauchen Sie nicht zwingend das Revival – Tag und Nacht kann man mit dem eigenen Fahrzeug auf den Spuren von Jim Clark und Dan Gurney cruisen. ■

SIEGER FORMEL 1

1961	Innes Ireland (GB)	Lotus 21 Climax
1962	Dan Gurney (USA)	Porsche 804
1963	Jack Brabham (AUS)	Brabham BT3 Climax
1964	Jim Clark (GB)	Lotus 33 Climax



STRECKENDATEN

Lage:	4 km westlich von Stuttgart
Länge:	11,4 km
Breite:	8 bis 12 m
Rechtskurven:	19
Linkskurven:	26
Höhenunterschied:	130 m
Schnellster Teil:	ca. 290 km/h

PORSCHE

Auch Sportwagen wie der Porsche 550 starteten auf der Solitude-Strecke

MOTORSPORT IMAGES

Der dreimalige F1-Weltmeister Sir Jack Brabham gewann im Jahr 1963

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

RALLY ZONE

Sektdusche: Kevin Benavides mit winzigen 43 Sekunden Vorsprung im Ziel

43 Sekunden schneller

Sie wird als eine der härtesten und engsten Dakar-Rallies in die Geschichte eingehen. Nummer 45 in Saudi-Arabien brachte die Entscheidung auf den letzten Kilometern mit 43 Sekunden Vorsprung für den Sieger Kevin Benavides. Der Argentinier schenkte KTM mit seinem zweiten Rallye-Sieg den 19. Dakar-Triumph. Mit den ersten drei der Pierer Mobility Group landete kein Honda-Pilot auf dem Podium.

Von: **Thomas Schiffner** und **Imre Paulovits**

Kevin Benavides weiß, wie Dakar-Sieg geht. Der Argentinier gewann schon 2021 in Saudi-Arabien, damals aber für Honda. Für KTM war das Grund genug, ihn im Jahr darauf in die eigenen Reihen zu holen – bei seinem zweiten Einsatz in Orange zahlte sich die Maßnahme aus. Die vorletzte Etappe, raus aus dem „leeren Viertel“ von Shaybah nach Al-Hofuf, holte sich Benavides, während KTM-Kollege Toby Price nur Fünfter wurde. Damit ging er mit nur noch 12 Sekunden Rückstand auf Price in die letzte Etappe mit 136 gezeiteten Kilometern in Richtung Dammam. Benavides schaffte es als Sieger ins Ziel, 35 Sekunden vor Daniel Sanders auf GasGas und 55 Sekunden vor Teamkollege Price. Damit stand er nach über 44 Stunden Fahrtzeit mit ganzen 43 Sekunden Vorsprung als Sieger fest.

Sieg trotz Erster Hilfe

„Ich habe mich vom ersten bis zum letzten Kilometer auf die Etappe fokussiert. Ich habe so hart für den Sieg gearbeitet. Die Dakar dieses Jahr war eine der engsten überhaupt, und es gab keinen Tag, an dem du dich etwas erholen konntest“, so der Argentinier müde, aber glücklich im Ziel. KTM-Mitinhaber Heinz Kinigadner hatte nur lobende Worte für den Argentinier übrig. „Obwohl er um den Sieg kämpfte, hielt er am vorletzten Tag an, um dem verletzten Matthias Walkner zu helfen. Damit fiel er aus seinem Rhythmus und konnte dazu nicht wissen, ob ihm die Zeit wieder gutgeschrieben wird. Aber er tat es für einen Kollegen. Dass ihm die Organisatoren, die es auf dem GPS genau verfolgen konnten, wie lange er an der Unfallstelle gestanden hat, genau diese Zeit wieder gutgeschrieben haben, war sehr gut, und er hat mit einem Sieg auf dieser Etappe bewiesen, wie gut er sich auch nach einer solchen Ablenkung konzentrieren kann.“

Tribut an die Naturgewalten

In der ersten Dakar-Woche, unter erschwerten Strecken- und vor allem Witterungsbedingungen, waren keine Rekorde, aber die Teilnehmer im Stundentakt gepurzelt. Dabei auch Top-5-Anwärter: Am ersten Tag waren es Titelverteidiger Sam Sunderland und Bradley Cox, am zweiten verletzte sich Ex-Dakar-Gewinner Matthias Walkner an der Hand, fuhr aber weiter. Am dritten erwischte es Ex-Dakar-Sieger Ricky Brabec, am vierten Hero-Pilot Joaquim Rodrigues, Sherco-Fahrer Harith Noah und noch viele, viele mehr.

Die Bedingungen wurden nach dem Ruhetag am vorletzten Montag etwas einfacher – falls bei dieser Dakar dieses Wort überhaupt angebracht ist. Dafür kam eine andere Herausforderung: Die Rallye bog auf der Etappe 11 ab ins „leere Viertel“, ein Meer aus Sand und Dünen in einer Ausdehnung von 1000 x 500 Kilometern. Das „Empty Quarter“ ist der Welt größte Sandwüste.

Schon vorher, am neunten Tag, schied Hondas aussichtsreichste Sieg-Hoffnung, Joan Barreda aus: Der Spanier hatte sich bei einem Sturz den zweiten Lendenwirbel gebrochen. „Wir gingen heute auf die Etappe mit dem Ziel, die Gesamtführung zu übernehmen. Wir waren in einer guten Position. Aber die Wüste kennt keine Vergebung …“, so Barreda treffend.

Matthias Walkner hatte sich trotz seiner lädierten Hand bis zum vorletzten Tag durchgebissen. Auf Etappe 13 bei Kilometer 55 stürzte der Mann aus Kuchl und klagte über Rückenschmerzen. „Matthias ist zu schnell über eine Düne und so in den Gegenhang der nächsten hineingesprungen“, so Kinigadner. „Dabei

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

hat es ihn so in das Motorrad gestaucht, dass dort Teile verbogen wurden. Weil ich es ihm vorher gesagt hatte, dass es Medikamente gibt, die Schlimmeres eindämmen, hat er es gleich beim Team verlangt, weil er ein taubes Gefühl in den Füßen hatte und er sich sicher war, dass was gebrochen ist. Im Hospital in Dammam gab es nach der CRT Entwarnung: Keine Brüche! Walkner konnte mit dem Team heimfliegen, bei einer MRI in Österreich wird noch mal nachgeprüft, ob nicht eventuell die Bandscheiben oder sonst etwas beschädigt wurde.

Howes führte 6 Tage lang

Die große Überraschung der ersten Woche war Mason Klein, der nicht zum offiziellen Red Bull KTM Factory Team gehört. Der Kalifornier konnte bis zur neunten Etappe ganz vorne mithalten. Bei einem Sturz verlor er sein Navigationssystem und kreuzte wenig später die Spur von Daniel Sanders, worauf beide stürzten. Im weiteren Verlauf verließen den 22-jährigen Klein etwas die Kräfte, am zwölften Tag gab er deprimiert auf.

Der andere Amerikaner, Husqvarna-Werkspilot Skyler Howes, sah bis zum vorletzten Tag wie ein Sieganwärter aus. Sechs Tage lang hatte der 30-Jährige die Gesamtwertung angeführt! Nach der 12. Etappe war er, 28 Sekunden hinter Toby Price, immer noch Zweiter. Mit Platz 7 auf der vorletzten und P5 auf der letzten Etappe rutschte er auf Schlussrang 3 ab, war aber trotzdem superhappy: „Es ist für mich eine Ehre, der fünfte Amerikaner zu sein, der auf dem Podium steht."

Die Honda-Armada fand nach dem frühen Ausscheiden von Ricky Brabec nie wirklich den Anschluss an die geballte Streitmacht der Pierer Group mit KTM, Husqvarna und GasGas: Pablo Quintanilla (4.), Adrien van Beveren (5.), Jose Cornejo (8.) und bis zu seinem Sturz Barreda fuhren ein gutes Rennen mit geringer Fehlerquote, doch an das Pierer-Top-Trio Benavides, Price und Howes kamen sie nie wirklich ran. So belegte die Drei-Marken-Gruppe alle Podestplätze, und die Pierer Group verbuchte den 20. Dakar-Sieg (2022 siegte Sam Sunderland auf GasGas).

Die Befürchtung der ersten Tage, der nach Motocross-Bauart gefertigte Rahmen könnte zu steif sein, bewahrheitete sich nicht. „Wir überlassen es unseren Werksfahrern, in welche Richtung die Weiterentwicklung gehen soll, aber ich denke, nun sind alle zufrieden, und es steckt noch viel Entwicklungspotenzial im neuen Konzept", so Kinigadner.

Die dritte Kraft im Werksduell, die deutsch-indische Hero-Mannschaft des bayerischen Speedbrain-Teams, kam mit dem Argentinier Franco Caimi in die Top 10, doch es war eigentlich viel mehr drin. Sebastian Bühler und Ross Branch waren auf der vierten Etappe ohne Benzin liegen geblieben und konnten die verlorenen Stunden nie aufholen. Der Botsuaner holte drei Etappensiege, Bühler fuhr ständig auf Top-10-Kurs, wurde auf der letzten Etappe Sechster und schloss noch auf Rang 20 ab.

Zurück zu den Wurzeln

Wenn die Dakar 2023 auch als eine der schwersten aller Zeiten in die Geschichte eingehen wird, bekam sie von den Aktiven viel Lob. „Sie forderten letztes Jahr, dass es wieder anspruchsvoller wird, und nun hat es wieder genau diese spektakulären und wunderschönen Landschaften gegeben, die auf den Fernsehbildern in jedem Motorradfahrer die Abenteuerlust wecken, und mit denen ich 1993 Stefan Pierer zur Teilnahme überreden konnte", so Kinigadner. „Und dass die Führenden einer Etappe Zeitgutschriften fürs Navigieren bekommen haben, hat sich als gute Neuerung erwiesen." ■

DAKAR-RALLYE 2023 (MOTORRAD)

31. Dezember 2022–15. Januar 2023
Endstand nach 14 Etappen

1.	Kevin Benavides (RA)	KTM	44:27.20 h
2.	Toby Price (AUS)	KTM	+ 43 sec
3.	Skyler Howes (USA)	Husqvarna	+ 5.04 min
4.	Pablo Quintanilla (RCH)	Honda	+ 19.02 min
5.	Adrien van Beveren (F)	Honda	+ 20.30 min
6.	Luciano Benavides (RA)	Husqvarna	+ 22.42 min
7.	Daniel Sanders (AUS)	GasGas	+ 25.57 min
8.	Jose Cornejo Florimo (RCH)	Honda	+ 51.21 min
9.	Lorenzo Santolino (E)	Sherco	+ 1:17.53 h
20.	Sebastian Bühler (D)	Hero	+ 4:15.13 h

RALLY ZONE

Knapp am Sieg vorbeigeschrammt: Toby Price (KTM)

RALLY ZONE

Lange geführt, am Schluss Dritter: Skyler Howes (Husqvarna)

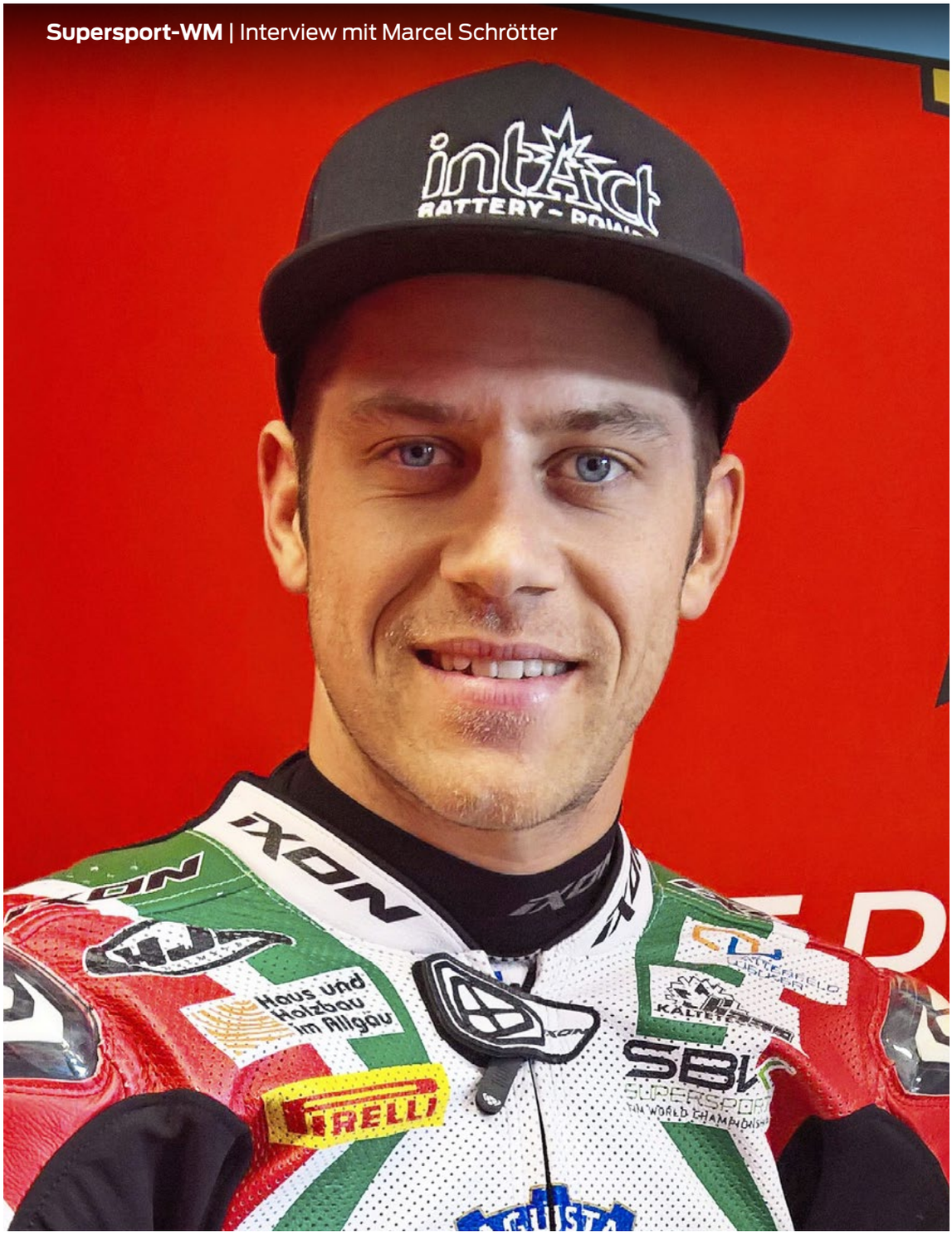
RALLY ZONE

Vier Etappensiege – der Bruder des Siegers: Luciano Benavides (Husqvarna)

HERO

Großes Pech, trotzdem im Ziel: Sebastian Bühler (Hero)

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



MV AGUSTA

MV AGUSTA

Marcel Schrötter (#92) auf der MV Agusta F3 800 auf Phillip Island: „Motorrad und Team haben großes Potenzial“

Marcel Schrötter ist aus der Moto2- in die Supersport-WM gewechselt und will mit der Werks-MV-Agusta Geschichte schreiben. Im MSa-Interview erläutert der 30-jährige Bayer seine Pläne.

Von: **Imre Paulovits**

Wie war es, mit dem Team von Jack Miller in der australischen Superbike-Meisterschaft zu fahren?
Es war eine megacoole Geschichte. Jack hat letztes Jahr schon an dem Rennen teilgenommen und schon ziemlich früh in der Saison 2022 gesagt, wir sollten alle kommen. Nach der Saison, als es ernst wurde, war klar, dass es doch ein riesiger Aufwand sein würde. Er hatte aber schon die Motorräder bestellt, und es war cool, was er in der kurzen Zeit auf die Beine gestellt hat. Er hat daheim super Spezln, die sich auskennen. Es war Wahnsinn. Es standen vier Motorräder in der Box mit voller Boxenausstattung und Mechaniker-Team. Wir haben in dieser Szene wirklich für Aufsehen gesorgt. Es war cool und auf alle Fälle eine Erfahrung wert.

Was haben Sie seither gemacht?
Die ersten ein, zwei Wochen danach habe ich einfach abgeschaltet, denn mit der Moto2-WM, dem Supersport-Rennen und dem australischen Superbike-Rennen war ich doch lange unterwegs. Bis Weihnachten, Neujahr habe ich einfach mein Leben gelebt, hatte Spaß und war Skifahren. Wir haben dann etwas gefeiert, aber nicht mehr so heftig wie früher. Ich war mit Freunden zusammen und hatte mal ein ganz normales Leben. Ich spiele auch einmal in der Woche Eishockey. Es gibt eine Hobby-Liga mit einer richtigen Meisterschaft, und da sind wir ganz gut dabei. Das ist immer abends, die Stimmung ist riesig. Weil die Saison bald losgeht, passe ich beim Spielen aber mehr auf. Das war ein gutes, leichtes Training, um mein Gewicht und meine Fitness zu behalten, aber seit Weihnachten trainiere ich wieder intensiver und bereite mich darauf vor, wieder auf das Motorrad zu gehen.

Haben Sie mittlerweile eine Trainings-MV Agusta F3 800?

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Mein Ziel ist ganz klar, um den WM-Titel zu kämpfen“

Die werde ich jetzt bekommen. Wir werden mit dem Team Ende Januar zwei Tage testen gehen. Dort bringen sie mein Trainingsmotorrad mit, anschließend bleibe ich in Spanien, wo ich dann trainieren kann. Dann werde ich entscheiden, ob ich mit meinem Trainer und den anderen Jungs noch Motocross oder Fahrrad fahren gehe, je nachdem, wie das Wetter ist und das Timing passt.

Was müssen Sie an dem Motorrad ändern, damit es zu Ihrem Fahrstil passt?
Ich denke, ich muss hauptsächlich noch mehr Zeit mit dem Motorrad verbringen. In Australien war alles sehr kurzfristig. Sich in Ruhe mit dem Motorrad anfreunden, fahrstilmäßig etwas probieren, mit der Zeit ein Gefühl aufbauen und dann mit dem Team ein paar Änderungen probieren, um die Eigenschaften des Motorrads kennenzulernen, ist, was wir machen müssen. Erfahren, in welche Richtung es funktioniert und in welche nicht, um schon einmal einen Weg zu finden. Wir haben in Australien noch zwei Tage vor der Saison, hoffentlich mit gutem Wetter. An meinem Rennwochenende hatte ich ein paar Kleinigkeiten erwähnt, und daran hat das Team im Winter gearbeitet. Beim Test wollen wir jetzt schauen, wie was funktioniert.

Wie schätzen Sie Ihr Team in der Supersport-WM ein?
Sehr, sehr gut. Es sind motivierte Leute, das Motorrad ist sehr gut. Es muss allerdings passen, denn es ist ein Motorrad, das bei der Abstimmung, der Elektronik und der Mechanik etwas sensibler ist als vielleicht eine Yamaha. Daher ist die Arbeit des Teams sehr wichtig, und auch meine Zeit auf dem Motorrad wird wichtig sein, um mich dran zu gewöhnen. Aber ich denke, wir sind gut aufgestellt und gut motiviert. Ich weiß nicht, ob die Übernahme durch die Pierer-Gruppe mehr Unterstützung bringt, aber ich freue mich schon, wenn es losgeht.

Warum konnten Sie in den letzten Jahren in der Moto2 nie an frühere Erfolge herankommen?
Es ist zwar nervig, es zu wiederholen, aber seit die Reifen geändert wurden, habe ich nie mehr das Gefühl und das Vertrauen, eins mit dem Motorrad zu sein, bekommen, wie noch Anfang 2019. 2016 war mein erstes Jahr auf einem konkurrenzfähigen Motorrad, und der Wechsel zu Intact 2017 war ein Traum. Mit dem Wechsel zu Suter haben wir uns aber extrem schwergetan. Aber auch so habe ich in der ersten Startreihe gestanden und einzelne gute Rennen gefahren. 2018 habe ich mich weiter verbessert, hatte erste Startreihen und ein Podium. 2019 habe ich wieder einen Schritt nach vorn gemacht, hatte Pole-Positions und Podien, doch dann kam dieser verdammte Reifen, und das hat mir bis zu meinem letzten Moto2-Rennen nicht mehr in die Karten gespielt. Ich habe alles versucht, meinen Fahrstil geändert. Da waren dann wieder kleine Lichtblicke dabei, dann hat es gleich wieder gar nicht funktioniert. Irgendwann war ich so verunsichert, dass ich nicht mehr instinktiv fahren konnte.

„Seit Dunlop 2019 den Moto2-Reifen geändert hat, habe ich nie mehr das Vertrauen zurückbekommen, eins mit dem Motorrad zu sein.“

Marcel Schrötter

Was ist in der Supersport-WM anders als in der Moto2?
Grundsätzlich die Atmosphäre, die Teams und das Drumherum. Es ist viel weniger Hype, viel weniger Pomp. In Australien kam die Superbike-WM mit einem Drittel der Fläche aus wie die MotoGP. Da standen auch die Teams aus der australischen Meisterschaft mit im Fahrerlager. Es gibt die paar Top-Teams, das sind die Werksteams der Superbike-WM. Ein paar Supersport-Teams sind auch ganz gut aufgestellt, aber dann geht es schnell abwärts, und es ist ein Riesen-Unterschied zur Moto2, eine ganz andere Welt.

Haben Sie nun eine neue Motivation, mit der Sie wieder an Ihre frühere Form anknüpfen können?
Meine Motivation war früher auch da, aber wenn es zwei, drei Jahre nicht so läuft wie erwartet, kann die Motivation schon mal am Boden sein. Ich war trotzdem jedes Wochenende motiviert und habe mich gefreut, wieder Rennen zu fahren. Dass ich am Mittwoch keine Lust hatte, abzureisen, das kam nie. Ich habe immer versucht, alles zu geben, auch meinen Jungs, meinem Team gegenüber. Wenn es aber nicht funktionieren will, dann funktioniert es auch nicht, deshalb war der Wechsel jetzt auch gut. Die Motivation ist jetzt wieder frisch, und der Wechsel kommt zu einem wichtigen Zeitpunkt. Ich bin jetzt frisch 30 geworden, also nicht mehr der Jüngste in dem Sport. Aber wenn es gut läuft, habe ich noch sechs bis acht Jahre vor mir. Deshalb freue ich mich auf die neue Sache.

Was müssen Sie in der Supersport-WM noch lernen, um dort mit den besten Fahrern mitzuhalten?
Ich denke, ich muss die Reifen und das Motorrad noch kennenlernen. Auch die Strecken, die ich nicht kenne, werden die größte Herausforderung sein. Es ist kein Katzensprung, in der Supersport-WM in die Top 5 oder auch nur in die Top 10 zu fahren. Dahinter ist der Unterschied zur Moto2 schon größer, aber vorn hatten wir mit Aegerter und Baldassarri Jungs, die auch Moto2-Rennen gewonnen haben. Dann gibt es eine Menge junge Piloten, die über nationale Serien und die Supersport 300 einen anderen Weg gewählt haben.

Wie schätzen Sie die einzelnen Motorräder und Fahrer in der Supersport-WM ein?
Ich denke, die neuen Motorräder werden stärker werden. Wir kämpfen bei MV noch damit, einige Einstellungen freizubekommen, die das Reglement noch nicht erlaubt, aber es sind noch ein paar Sachen zu verbessern, die ich selbst angesprochen habe. Die Ducati bekommt ein neues Getriebe, deshalb schätze ich sie mit am stärksten ein. Die Triumph funktioniert bereits sehr gut. Die Yamaha ist ein super Basismotorrad, und wenn die Kawasaki auch schon sehr alt ist, hat sie ein sehr gutes Chassis und ist noch immer siegfähig. Das Gute ist, dass die Motorräder unterschiedlich sind und es Strecken gibt, wo die einen, und andere, wo die anderen stark sein werden.

Was haben Sie sich zum Ziel gesetzt?
Mein Ziel ist ganz klar, um den Titel zu kämpfen. Ich muss nicht vom ersten Rennen an gewinnen, aber das Ziel muss an jedem Wochenende sein, gute Arbeit zu machen, vorn dabei zu sein und ums Podium zu kämpfen. Dann will ich zeigen, was ich kann, und dass ich in der Lage bin, Rennen zu gewinnen. Dann werden wir sehen, was zum Schluss herauskommt. ■

Marcel Schrötter

Geburtstag: 2. Januar 1993
Geburtsort: Pflugdorf (D)
Herkunftsland: Deutschland

WM-KARRIERE
2008: 125 ccm, Honda (29.)
2009: 125 ccm, Honda (23.)
2010: 125 ccm, Honda (18.)
2011: 125 ccm, Mahindra (15.)
2012: Moto3, Mahindra (33.)
2013: Moto2, Kalex (18.)
2014: Moto2, Tech3 (10.)
2015: Moto2, Tech3 (20.)
2016: Moto2, Kalex (14.)
2017: Moto2, Suter (17.)
2018: Moto2, Kalex (8.)
2019: Moto2, Kalex (8.)
2020: Moto2, Kalex (9.)
2021: Moto2, Kalex (10.)
2022: Moto2, Kalex (11.)
SSP, MV Agusta (29.)
2023: SSP, MV Agusta

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Michelin-Reifenkontingent: 2023 wird es nur zwei Mischungen für vorn und zwei für hinten geben

MICHELIN

Reifen unter Druck

In dieser Saison müssen die MotoGP-Teams bei den Reifen einiges umlernen. Es wird weniger Mischungen geben, dazu wird nun der Mindestdruck über ein einheitliches System überprüft, Unterschreitung geahndet.

Von: **Imre Paulovits**

Letztes Jahr bekamen die MotoGP-Fahrer plötzlich ganz neue Reifenprobleme. War es bei Rennen heiß und die Strecke bremsintensiv, stieg bei den Fahrern im Windschatten der Druck und die Temperatur des Vorderreifens, der Grip ging verloren. Da ein Mindestluftdruck von 1,9 bar nicht unterschritten werden darf, konnten die Teams nicht reagieren und ihre Fahrer mit niedrigerem Luftdruck in die Rennen schicken. Beziehungsweise sie konnten. Die Vergehen konnten aber nicht geahndet werden, denn Reifendruck-Sensoren waren zwar vorgeschrieben, weil sie aber nicht vom selben Hersteller stammen mussten, war keine einheitliche Messung möglich.

„Das Phänomen kommt von den Fahrhöhenabsenkungen und den aerodynamischen Anpresshilfen“, erklärt Michelin-Rennleiter Piero Taramasso. „Vor drei Jahren hatten wir dieses Problem noch gar nicht, vor zwei Jahren vereinzelt, im letzten Jahr immer öfter. Das liegt daran, dass mit der Absenkung und dem aerodynamischen Anpressdruck der Vorderreifen viel mehr belastet wird. Es kann stärker gebremst werden, der Kurvenspeed in schnellen Kurven ist höher und danach wird der Reifen auf den Geraden zum Abkühlen nicht mehr entlastet, weil weiter Druck auf ihn herrscht. Die Temperatur des Vorderreifens hat auf einigen Strecken gegenüber 2021 um 10 bis 15 Grad zugenommen, im Windschatten sogar noch mehr.“

An dem minimalen Luftdruck hält Michelin weiterhin fest: „Dieser Reifen ist so konstruiert, dass er diesen Mindestluftdruck braucht. Wir können um maximal 0,03 bar weiter runtergehen, das bringt aber nichts. Deswegen werden wir einen neuen Vorderreifen entwickeln, der temperaturbeständiger ist und der von seinem Aufbau her auch mit weniger Luftdruck gefahren werden kann.“ Doch weil der Vorderreifen für das Fahrgefühl wichtig ist und Michelin viel Lehrgeld bezahlt hat, bis sie bei der Haftung, dem Aufwärmverhalten und dem Fahrgefühl so weit waren, wie sie es sind, ist dies keine Entwicklung von heute auf morgen. „Wir haben unsere Lösungsvorschläge den Herstellern mitgeteilt, und sie sollen nun entscheiden, in welche Richtung es gehen soll. Wir hoffen, dass wir bis Mai so weit sind, dass wir die ersten Prototypen von den Testfahrern ausprobieren lassen können. Wenn die zufrieden sind, lassen wir sie die Werksfahrer probieren. Mit viel Glück könnte für 2024 etwas herauskommen. Ich rechne aber eher mit 2025“, so Taramasso.

Einheitssensoren

Das Schlupfloch im Reglement wurde aber gestopft. Dieses Jahr gibt es nur noch einen Sensor für die Überprüfung des Reifendrucks in Echtzeit. Ab dem ersten Vorsaison-Test kommt der Sensor der französischen LDL Technology zum Einsatz, die den Tender bei der Dorna gegen McLaren und 2D gewonnen haben. Für die Ahndung gilt aber eine Übergangszeit von drei Rennen. Auch steht noch nicht fest, ab wie viel Zeit und welchem Wert der Unterschreitung Strafen vergeben werden. Man rechnet zumindest zu Beginn mit mehr Stürzen.

Dazu wird das Reifenkontingent bei jedem Rennen auf nur noch zwei Mischungen vorn und zwei hinten reduziert. „Die Fahrer können aber alle Reifen aufbrauchen, so werden sie effektiv gleich viele zum Fahren haben wie 2022“, so Taramasso. „Und wir müssen pro Jahr 1500 Reifen weniger entsorgen.“ ■

Reifendruck-Sensor von LDL: Nach drei Rennen Strafen für Druckunterschreitung

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MotoGP

Crewchief-Wechsel

Die MotoGP-Piloten für 2023 standen bereits letzten Herbst fest. Nun stehen auch alle Crewchiefs fest, denen sie sich in diesem Jahr anvertrauen werden.

Von: **Imre Paulovits**

Die beiden Suzuki-Piloten Joan Mir und Álex Rins fangen ihr Honda-Abenteuer mit neuen Crewchiefs an, Mir mit Ex-Nakagami-Crewchief Giacomo Guidotti, Rins mit David Garcia. Nakagami arbeitet mit Klaus Nöhles, der bislang das Honda-Testteam geleitet hat. Mirs Suzuki-Crewchief Frankie Carchedi geht zu Gresini Racing und Fabio Di Giannantonio, dessen letztjähriger Crewchief Donatello Giovanotti zu Álex Márquez. Rins Suzuki-Crewchief Manuel Cazeaux wird bei Aprilia mit Maverick Vinales arbeiten. Dessen Crewchief von 2022, Giovanni Mattarollo, wird Miguel Oliveira im Aprilia-Satellitenteam betreuen. Der letztjährige KTM-Crewchief Paul Trevathan geht zu GasGas und Pol Espargaró. Bei Augusto Fernández wird Remy Gardners letzter Crewchief Alex Merhand arbeiten. Dessen Moto2-Crewchief Massimo Branchini geht zu Johann Zarco, dessen Crewchief geht mit Enea Bastianini ins Ducati-Werksteam.

Es bleiben aber auch viele Paarungen bestehen: Marc Márquez arbeitet weiter mit Santi Hernández, Fabio Quartararo mit Diego Gubellini, Francesco Bagnaia mit Cristian Gabbarini und Aleix Espargaró mit Antonio Jiménez, Jorge Martín mit Daniele Romagnoli, Brad Binder mit Andres Madrid, Jack Miller mit Christian Pupulin, Franco Morbidelli mit Patrick Primmer, Luca Marini mit David Muñoz und Raúl Fernández mit Noé Herrera. ■

MOTOGP

Es gibt unzertrennbare Partnerschaften: Aleix Espargaró und und Antonio Jiménez

MotoGP

Rossi als Coach?

Weltmeister Francesco Bagnaia nimmt seine Titelverteidigung sehr ernst. Er fragte keinen Geringeren als Valentino Rossi, ob er dieses Jahr sein Fahrer-Coach sein könnte.

Von: **Imre Paulovits**

Der neunfache Weltmeister Valentino Rossi hat letztes Jahr eine wesentliche Rolle gespielt, als Francesco Bagnaia im nervenaufreibenden Kampf um den Titel einen kühlen Kopf und wertvolle Ratschläge brauchte. Nun bat der Weltmeister seinen Mentor, ihm dieses Jahr bei der Titelverteidigung bei jedem Rennen zur Seite zu stehen. „Ich habe Valentino gefragt, ob er mein Fahrer-Coach sein könnte. Ich weiß, dass es für ihn neben seiner Autokarriere und seiner kleinen Tochter nicht einfach wäre. Aber er hat mir schon im Vorjahr am Telefon sehr viel geholfen“, so Bagnaia.

Ob Rossi dieses Jahr mehr tun kann, steht noch nicht fest. Auch ist weiterhin unklar, mit welcher Startnummer der Weltmeister antreten wird. Bagnaia erbat sich nach seinem Titelgewinn Bedenkzeit, und er fuhr beim 100-km-Rennen auf Rossis Ranch die Nummer 1. Bisher hat er sich noch immer nicht entschieden, das muss er aber bis zur Teamvorstellung nächste Woche getan haben. ■

DUCATI

Francesco Bagnaia: In diesem Jahr mit Startnummer 1 und Valentino Rossi?

NACHRICHTEN

ENDURANCE-WM

Nach 14 Jahren als Privatteam auf Yamaha wird das Viltais-Racing-Team #333 rund um Teamchef Yannick Lucot in der Langstrecken-WM 2023 auf Honda CBR1000RR-R wechseln. Damit ist auch der Deal mit Florian Alt rund, der in der IDM Superbike bei Jens Holzhauer das gleiche Motorrad fahren wird. Bei der Terminüberschneidung Red-Bull-Ring mit Suzuka wird die Entscheidung wahrscheinlich zu Gunsten der IDM fallen, denn bereits im Vorjahr verzichtete das Team aufgrund der explodierten Reise- und Transportkosten auf einen Einsatz in Japan.
In der IDM Superbike hat sich der schnelle Pole Kamil Krzemien auf ein weiteres Jahr im BMW-Werksteam von Werner Daemen einigen können, in der Langstrecke bleibt er beim polnischen Wojcik-Racing-Team auf Yamaha. „Ich habe mich 2022 weiterentwickelt und wollte für dieses Jahr Teams, mit denen ich sowohl in der IDM als auch der EWC um Podeste kämpfen kann“, so der 23-Jährige.
Nach dem Rückzug von Besitzer Bartlomiej Lewandowski im Team LRP Poland auf die Position des vierten Fahrers hat die polnische Truppe sich mit dem in der IDM arbeitslos gewordenen Julian Puffe verstärkt. Der Schleizer wird sich die BMW des Teams mit seinem Landsmann Dominik Vincon und dem Niederländer Pepijn Bijsterbosch teilen.

MOTORRAD-WM

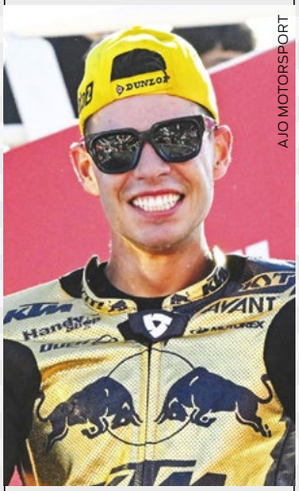
Die Journalisten der Motorrad-WM mussten sich in den letzten zwei Wochen von zwei Kollegen verabschieden. Am 6. Januar starb Fotograf Andrew Wheeler. Der Amerikaner war ein Mensch, der mit seiner freundlichen und hilfsbereiten Art bei allen im Media-Center beliebt war. Letzten Samstag kam die Hiobsbotschaft, dass David Miller, der Chefredakteur von „Bikesport News“, gestorben ist.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Jahr	50/80 ccm*	125 ccm / Moto3*	250 ccm / Moto2*	350 ccm	500 ccm / MotoGP*
1949		Nello Pagani (I), Mondial	Bruno Ruffo (I), Moto Guzzi	Freddie Frith (GB), Velocette	Lesley Graham (GB), AJS
1950		Bruno Ruffo (I), Mondial	Dario Ambrosini (I), Benelli	Bob Foster (GB), Velocette	Umberto Masetti (I), Gilera
1951		Carlo Ubbiali (I), Mondial	Bruno Ruffo (I), Moto Guzzi	Geoff Duke (GB), Norton	Geoff Duke (GB), Norton
1952		Cecil Sandford (GB), MV Agusta	Enrico Lorenzetti (I), Moto Guzzi	Geoff Duke (GB), Norton	Umberto Masetti (I), Gilera
1953		Werner Haas (D), NSU	Werner Haas (D), NSU	Fergus Anderson (GB), Moto Guzzi	Geoff Duke (GB), Gilera
1954		Rupert Hollaus (A), NSU	Werner Haas (D), NSU	Fergus Anderson (GB), Moto Guzzi	Geoff Duke (GB), Gilera
1955		Carlo Ubbiali (I), MV Agusta	Hermann Paul Müller (D), NSU	Bill Lomas (GB), Moto Guzzi	Geoff Duke (GB), Gilera
1956		Carlo Ubbiali (I), MV Agusta	Carlo Ubbiali (I), MV Agusta	Bill Lomas (GB), Moto Guzzi	John Surtees (GB), MV Agusta
1957		Tarquinio Provini (I), Mondial	Cecil Sandford (GB), Mondial	Keith Campbell (AUS), Moto Guzzi	Libero Liberati (I), Gilera
1958		Carlo Ubbiali (I), MV Agusta	Tarquinio Provini (I), MV Agusta	John Surtees (GB), MV Agusta	John Surtees (GB), MV Agusta
1959		Carlo Ubbiali (I), MV Agusta	Carlo Ubbiali (I), MV Agusta	John Surtees (GB), MV Agusta	John Surtees (GB), MV Agusta
1960		Carlo Ubbiali (I), MV Agusta	Carlo Ubbiali (I), MV Agusta	John Surtees (GB), MV Agusta	John Surtees (GB), MV Agusta
1961		Tom Phillis (AUS), Honda	Mike Hailwood (GB), Honda	Gary Hocking (RHO), MV Agusta	Gary Hocking (RHO), MV Agusta
1962	Ernst Degner (D), Suzuki	Luigi Taveri (CH), Honda	Jim Redman (RHO), Honda	Jim Redman (RHO), Honda	Mike Hailwood (GB), MV Agusta
1963	Hugh Anderson (NZ), Suzuki	Hugh Anderson (NZ), Suzuki	Jim Redman (RHO), Honda	Jim Redman (RHO), Honda	Mike Hailwood (GB), MV Agusta
1964	Hugh Anderson (NZ), Suzuki	Luigi Taveri (CH), Honda	Phil Read (GB), Yamaha	Jim Redman (RHO), Honda	Mike Hailwood (GB), MV Agusta
1965	Ralph Bryans (GB), Honda	Hugh Anderson (NZ), Suzuki	Phil Read (GB), Yamaha	Jim Redman (RHO), Honda	Mike Hailwood (GB), MV Agusta
1966	Hans-Georg Anscheidt (D), Suzuki	Luigi Taveri (CH), Honda	Mike Hailwood (GB), Honda	Mike Hailwood (GB), Honda	Giacomo Agostini (I), MV Agusta
1967	Hans-Georg Anscheidt (D), Suzuki	Bill Ivy (GB), Yamaha	Mike Hailwood (GB), Honda	Mike Hailwood (GB), Honda	Giacomo Agostini (I), MV Agusta
1968	Hans-Georg Anscheidt (D), Suzuki	Phil Read (GB), Yamaha	Phil Read (GB), Yamaha	Giacomo Agostini (I), MV Agusta	Giacomo Agostini (I), MV Agusta
1969	Ángel Nieto (E), Derbi	Dave Simmonds (GB), Kawasaki	Kel Carruthers (AUS), Benelli	Giacomo Agostini (I), MV Agusta	Giacomo Agostini (I), MV Agusta
1970	Ángel Nieto (E), Derbi	Dieter Braun (D), Suzuki	Rodney Gould (GB), Yamaha	Giacomo Agostini (I), MV Agusta	Giacomo Agostini (I), MV Agusta
1971	Jan de Vries (NL), Kreidler	Ángel Nieto (E), Derbi	Phil Read (GB), Yamaha	Giacomo Agostini (I), MV Agusta	Giacomo Agostini (I), MV Agusta
1972	Ángel Nieto (E), Derbi	Ángel Nieto (E), Derbi	Jarno Saarinen (FIN), Yamaha	Giacomo Agostini (I), MV Agusta	Giacomo Agostini (I), MV Agusta
1973	Jan de Vries (NL), Kreidler	Kent Andersson (S), Yamaha	Dieter Braun (D), Yamaha	Giacomo Agostini (I), MV Agusta	Phil Read (GB), MV Agusta
1974	Henk van Kessel (NL), Kreidler	Kent Andersson (S), Yamaha	Walter Villa (I), Harley-Davidson	Giacomo Agostini (I), Yamaha	Phil Read (GB), MV Agusta
1975	Ángel Nieto (E), Kreidler	Paolo Pileri (I), Morbidelli	Walter Villa (I), Harley-Davidson	Johnny Cecotto (YV), Yamaha	Giacomo Agostini (I), Yamaha
1976	Ángel Nieto (E), Bultaco	Pier Paolo Bianchi (I), Morbidelli	Walter Villa (I), Harley-Davidson	Walter Villa (I), Harley-Davidson	Barry Sheene (GB), Suzuki
1977	Ángel Nieto (E), Bultaco	Pier Paolo Bianchi (I), Morbidelli	Mario Lega (I), Morbidelli	Takazumi Katayama (J), Yamaha	Barry Sheene (GB), Suzuki
1978	Ricardo Tormo (E), Bultaco	Eugenio Lazzarini (I), MBA	Kork Ballington (ZA), Kawasaki	Kork Ballington (ZA), Kawasaki	Kenny Roberts (USA), Yamaha
1979	Eugenio Lazzarini (I), Kreidler	Ángel Nieto (E), Minarelli	Kork Ballington (ZA), Kawasaki	Kork Ballington (ZA), Kawasaki	Kenny Roberts (USA), Yamaha
1980	Eugenio Lazzarini (I), Iprem	Pier Paolo Bianchi (I), MBA	Anton Mang (D), Kawasaki	Jon Ekerold (ZA), Bimota-Yamaha	Kenny Roberts (USA), Yamaha
1981	Ricardo Tormo (E), Bultaco	Ángel Nieto (E), Minarelli	Anton Mang (D), Kawasaki	Anton Mang (D), Kawasaki	Marco Lucchinelli (I), Suzuki
1982	Stefan Dörflinger (CH), Kreidler	Ángel Nieto (E), Garelli	Jean-Louis Tournadre (F), Yamaha	Anton Mang (D), Kawasaki	Franco Uncini (I), Suzuki
1983	Stefan Dörflinger (CH), Kreidler	Ángel Nieto (E), Garelli	Carlos Lavado (YV), Yamaha		Freddie Spencer (USA), Honda
1984	Stefan Dörflinger (CH), Zündapp*	Ángel Nieto (E), Garelli	Christian Sarron (F), Yamaha		Eddie Lawson (USA), Yamaha
1985	Stefan Dörflinger (CH), Krauser*	Fausto Gresini (I), Garelli	Freddie Spencer (USA), Honda		Freddie Spencer (USA), Honda
1986	Jorge Martínez (E), Derbi*	Luca Cadalora (I), Garelli	Carlos Lavado (YV), Yamaha		Eddie Lawson (USA), Yamaha
1987	Jorge Martínez (E), Derbi*	Fausto Gresini (I), Garelli	Anton Mang (D), Honda		Wayne Gardner (AUS), Honda
1988	Jorge Martínez (E), Derbi*	Jorge Martínez (E), Derbi	Sito Pons (E), Honda		Eddie Lawson (USA), Yamaha
1989	Manuel Herreros (E), Derbi*	Àlex Crivillé (E), JJ Cobas	Sito Pons (E), Honda		Eddie Lawson (USA), Honda
1990		Loris Capirossi (I), Honda	John Kocinski (USA), Yamaha		Wayne Rainey (USA), Yamaha
1991		Loris Capirossi (I), Honda	Luca Cadalora (I), Honda		Wayne Rainey (USA), Yamaha
1992		Alessandro Gramigni (I), Aprilia	Luca Cadalora (I), Honda		Wayne Rainey (USA), Yamaha
1993		Dirk Raudies (D), Honda	Tetsuya Harada (J), Yamaha		Kevin Schwantz (USA), Suzuki
1994		Kazuto Sakata (J), Honda	Max Biaggi (I), Aprilia		Mick Doohan (AUS), Honda
1995		Haruchika Aoki (J), Honda	Max Biaggi (I), Aprilia		Mick Doohan (AUS), Honda
1996		Haruchika Aoki (J), Honda	Max Biaggi (I), Aprilia		Mick Doohan (AUS), Honda
1997		Valentino Rossi (I), Aprilia	Max Biaggi (I), Honda		Mick Doohan (AUS), Honda
1998		Kazuto Sakata (J), Aprilia	Loris Capirossi (I), Aprilia		Mick Doohan (AUS), Honda
1999		Emilio Alzamora (E), Honda	Valentino Rossi (I), Aprilia		Àlex Crivillé (E), Honda
2000		Roberto Locatelli (I), Aprilia	Olivier Jacque (F), Yamaha		Kenny Roberts Jr. (USA), Suzuki
2001		Manuel Poggiali (RSM), Gilera	Daijiro Kato (J), Honda		Valentino Rossi (I), Honda
2002		Arnaud Vincent (F), Aprilia	Marco Melandri (I), Aprilia		Valentino Rossi (I), Honda*
2003		Dani Pedrosa (E), Honda	Manuel Poggiali (RSM), Aprilia		Valentino Rossi (I), Honda*
2004		Andrea Dovizioso (I), Honda	Dani Pedrosa (E), Honda		Valentino Rossi (I), Yamaha*
2005		Thomas Lüthi (CH), Honda	Dani Pedrosa (E), Honda		Valentino Rossi (I), Yamaha*
2006		Álvaro Bautista (E), Aprilia	Jorge Lorenzo (E), Aprilia		Nicky Hayden (USA), Honda*
2007		Gábor Talmácsi (H), Aprilia	Jorge Lorenzo (E), Aprilia		Casey Stoner (AUS), Ducati*
2008		Mike di Meglio (F), Derbi	Marco Simoncelli (I), Gilera		Valentino Rossi (I), Yamaha*
2009		Julián Símon (E), Aprilia	Hiroshi Aoyama (J), Honda		Valentino Rossi (I), Yamaha*
2010		Marc Márquez (E), Derbi	Toni Elías (E), Moriwaki*		Jorge Lorenzo (E), Yamaha*
2011		Nico Terol (E), Aprilia	Stefan Bradl (D), Kalex*		Casey Stoner (AUS), Honda*
2012		Sandro Cortese (D), KTM*	Marc Márquez (E), Suter*		Jorge Lorenzo (E), Yamaha*
2013		Maverick Viñales (E), KTM*	Pol Espargaró (E), Kalex*		Marc Márquez (E), Honda*
2014		Alex Márquez (E), Honda*	Esteve Rabat (E), Kalex*		Marc Márquez (E), Honda*
2015		Danny Kent (GB), Honda*	Johann Zarco (F), Kalex*		Jorge Lorenzo (E), Yamaha*
2016		Brad Binder (ZA), KTM*	Johann Zarco (F), Kalex*		Marc Márquez (E), Honda*
2017		Joan Mir (E), Honda*	Franco Morbidelli (I), Kalex*		Marc Márquez (E), Honda*
2018		Jorge Martín (E), Honda*	Francesco Bagnaia (I), Kalex*		Marc Márquez (E), Honda*
2019		Lorenzo Dalla Porta (I), Honda*	Álex Márquez (E), Kalex*		Marc Márquez (E), Honda*
2020		Albert Arenas (E), KTM*	Enea Bastianini (I), Kalex*		Joan Mir (E), Suzuki*
2021		Pedro Acosta (E), KTM*	Remy Gardner (AUS), Kalex*		Fabio Quartararo (F), Yamaha*
2022		Izan Guevara (E), GasGas*	Augusto Fernández (E), Kalex*		Francesco Bagnaia (I), Ducati*

TEAMASPAR

Izan Guevara


AJO MOTORSPORT

Augusto Fernández

DUCATI

Francesco Bagnaia

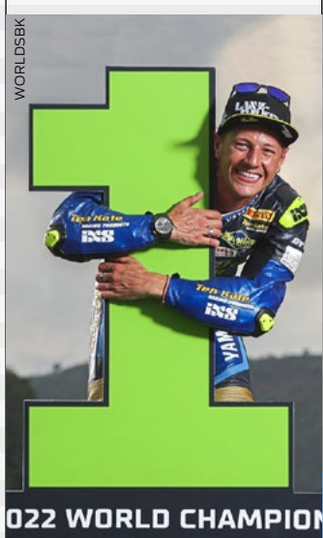
User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Augusto Fernández, Francesco Bagnaia, Izan Guevara (v.l.): Die Straßenweltmeister 2022

PAULOVITS

Alle Straßen-Solo-Weltmeister

Formel 750*/Superbike	Supersport	TT-Formel 1 / Supersport 300*	TT-Formel 2	TT-Formel 3
Steve Baker (USA), Yamaha*		Phil Read (GB), Honda	Alan Jackson (GB), Honda	John Kidson (GB), Honda
Johnny Cecotto (YV), Yamaha*		Mike Hailwood (GB), Ducati	Alan Jackson (GB), Honda	Bill Smith (GB), Honda
Patrick Pons (F), Yamaha*		Ron Haslam (GB), Honda	Alan Jackson (GB), Honda	Barry Smith (AUS), Yamaha
		Graeme Crosby (NZ), Suzuki	Charlie Williams (GB), Yamaha	Ron Haslam (GB), Honda
		Graeme Crosby (NZ), Suzuki	Tony Rutter (GB), Ducati	Barry Smith (AUS), Yamaha
		Joey Dunlop (GB), Honda	Tony Rutter (GB), Ducati	
		Joey Dunlop (GB), Honda	Tony Rutter (GB), Ducati	
		Joey Dunlop (GB), Honda	Tony Rutter (GB), Ducati	
		Joey Dunlop (GB), Honda	Brian Reid (GB), Yamaha	
		Joey Dunlop (GB), Honda	Brian Reid (GB), Yamaha	
		Virginio Ferrari (I), Bimota		
Fred Merkel (USA), Honda		Carl Fogarty (GB), Honda		
Fred Merkel (USA), Honda		Carl Fogarty (GB), Honda		
Raymond Roche (F), Ducati		Carl Fogarty (GB), Honda		
Doug Polen (USA), Ducati				
Doug Polen (USA), Ducati				
Scott Russell (USA), Kawasaki				
Carl Fogarty (GB), Ducati				
Carl Fogarty (GB), Ducati				
Troy Corser (AUS), Ducati				
John Kocinski (USA), Honda				
Carl Fogarty (GB), Ducati				
Carl Fogarty (GB), Ducati				
Colin Edwards (USA), Honda				
Troy Bayliss (AUS), Ducati				
Colin Edwards (USA), Honda				
Neil Hodgson (GB), Ducati				
James Toseland (GB), Ducati				
Troy Corser (AUS), Suzuki				
Troy Bayliss (AUS), Ducati				
James Toseland (GB), Honda				
Troy Bayliss (AUS), Ducati				
Ben Spies (USA), Yamaha				
Max Biaggi (I), Aprilia				
Carlos Checa (E), Ducati				
Max Biaggi (I), Aprilia				
Tom Sykes (GB), Kawasaki				
Sylvain Guintoli (F), Aprilia				
Jonathan Rea (GB), Kawasaki				
Jonathan Rea (GB), Kawasaki				
Jonathan Rea (GB), Kawasaki				
Jonathan Rea (GB), Kawasaki				
Jonathan Rea (GB), Kawasaki				
Toprak Razgatlioglu (TR), Yamaha				
Álvaro Bautista (E), Ducati				



Dominique Aegerter

	Stéphane Chambon (F), Suzuki			
	Jörg Teuchert (D), Yamaha			
	Andrew Pitt (AUS), Kawasaki			
	Fabien Foret (F), Honda			
	Chris Vermeulen (AUS), Honda			
	Karl Muggeridge (AUS), Honda			
	Sébastien Charpentier (F), Honda			
	Sébastien Charpentier (F), Honda			
	Kenan Sofuoglu (TR), Honda			
	Andrew Pitt (AUS), Honda			
	Cal Crutchlow (GB), Yamaha			
	Kenan Sofuoglu (TR), Honda			
	Chaz Davies (GB), Yamaha			
	Kenan Sofuoglu (TR), Kawasaki			
	Sam Lowes (GB), Yamaha			
	Michael van der Mark (NL), Honda			
	Kenan Sofuoglu (TR), Kawasaki			
	Kenan Sofuoglu (TR), Kawasaki			
	Lucas Mahias (F), Yamaha	Marc García (E), Yamaha*		
	Sandro Cortese (D), Yamaha	Ana Carrasco (E), Kawasaki*		
	Randy Krummenacher (CH), Yamaha	Manuel González (E), Kawasaki*		
	Andrea Locatelli (I), Yamaha	Jeffrey Buis (NL), Kawasaki*		
	Dominique Aegerter (CH), Yamaha	Adrian Huertas (E), Kawasaki*		
	Dominique Aegerter (CH), Yamaha	Álvaro Diaz (E), Yamaha*		

Álvaro Bautista: Erster Superbike-Weltmeister auf Ducati seit 2011

DUCATI

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Am absoluten Tiefpunkt

Heute, wo Ducati die MotoGP dominiert, lässt sich nur schwer vorstellen, wie weit hinten die Italiener vor zehn Jahren im MotoGP-Feld agierten. Damals begann der lange Weg zurück an die Spitze.

Von: **Imre Paulovits**

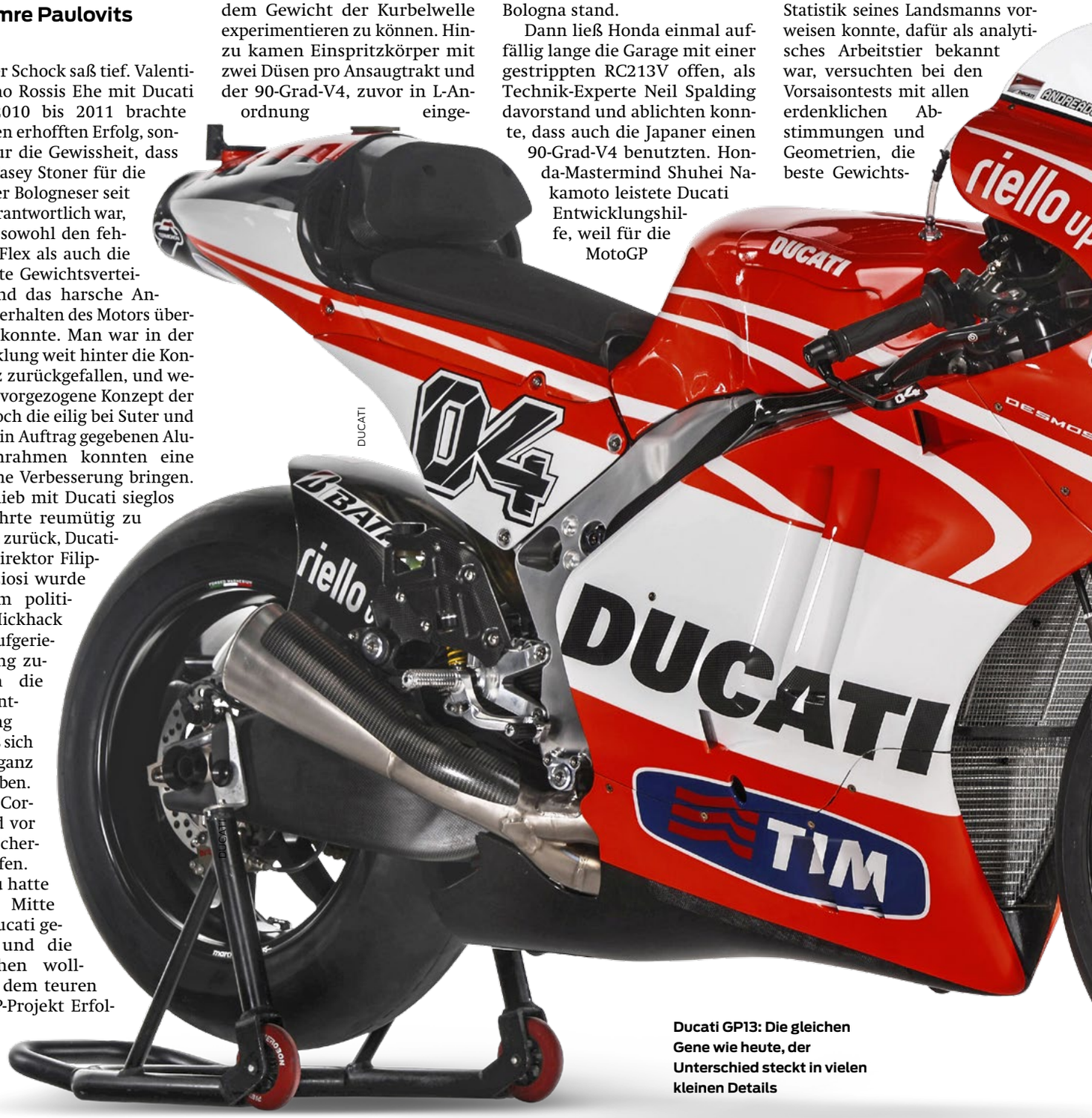
Der Schock saß tief. Valentino Rossis Ehe mit Ducati 2010 bis 2011 brachte nicht den erhofften Erfolg, sondern nur die Gewissheit, dass allein Casey Stoner für die Siege der Bologneser seit 2007 verantwortlich war, weil er sowohl den fehlenden Flex als auch die schlechte Gewichtsverteilung und das harsche Ansprechverhalten des Motors überfahren konnte. Man war in der Entwicklung weit hinter die Konkurrenz zurückgefallen, und weder das vorgezogene Konzept der GP12 noch die eilig bei Suter und bei FTR in Auftrag gegebenen Aluminiumrahmen konnten eine wirkliche Verbesserung bringen. Rossi blieb mit Ducati sieglos und kehrte reumütig zu Yamaha zurück, Ducati-Corse-Direktor Filippo Preziosi wurde bei dem politischen Hickhack völlig aufgerieben, ging zuerst in die Serienentwicklung und ließ sich dann ganz beurlauben. Ducati Corse stand vor einem Scherbenhaufen.

Dazu hatte Audi Mitte 2012 Ducati gekauft, und die Deutschen wollten bei dem teuren MotoGP-Projekt Erfolge sehen. Sie installierten den ehemaligen BMW-Motorrad-Motorsportleiter Bernhard Gobmeier als Chef bei Ducati Corse und stellten ihn Paolo Ciabatti als Teamdirektor zur Seite. Bereits 2012 wurden neben den Alurahmen auch außen liegende Schwungmassen eingeführt, um für das Ansprechverhalten auch bei verplombten Motoren mit dem Gewicht der Kurbelwelle experimentieren zu können. Hinzu kamen Einspritzkörper mit zwei Düsen pro Ansaugtrakt und der 90-Grad-V4, zuvor in L-Anordnung eingebaut, nun nach hinten gedreht. Audi-Entwicklungschef Wolfgang Dürheimer, einst bei BMW Motorrad tätig, war zu einigen Grands Prix gekommen und hatte sich mit Gobmeier über die Möglichkeiten ausgetauscht, den Problemen auf die Schliche zu kommen. Man stellte alles infrage, selbst das 90-Grad-V-Konzept, das seit 1971 für die Desmos aus Bologna stand.

Dann ließ Honda einmal auffällig lange die Garage mit einer gestrippten RC213V offen, als Technik-Experte Neil Spalding davorstand und ablichten konnte, dass auch die Japaner einen 90-Grad-V4 benutzten. Honda-Mastermind Shuhei Nakamoto leistete Ducati Entwicklungshilfe, weil für die MotoGP der Erfolg der Italiener wichtig war.

Suche nach Lösungen

So war die Desmosedici des Jahrgangs 2013 nur eine sanfte Weiterentwicklung dessen, was bis Ende 2012 bereits ausgearbeitet wurde. Nicky Hayden und Rossis Nachfolger Andrea Dovizioso, der zwar nicht die Strahlkraft und die Statistik seines Landsmanns vorweisen konnte, dafür als analytisches Arbeitstier bekannt war, versuchten bei den Vorsaisontests mit allen erdenklichen Abstimmungen und Geometrien, die beste Gewichts-



Ducati GP13: Die gleichen Gene wie heute, der Unterschied steckt in vielen kleinen Details

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Ducati hatte die richtigen Leute, die mussten nur organisiert werden."

Gigi Dall'Igna

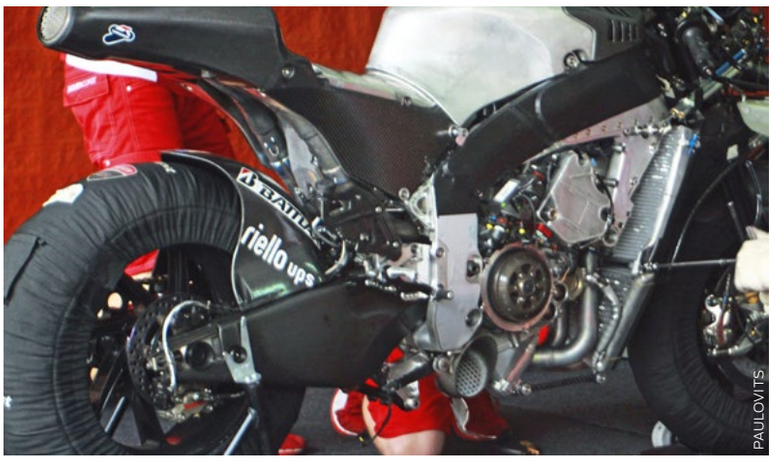
verteilung auszuarbeiten. Testpilot Michele Pirro arbeitete mit einem Versuchsmotorrad, bei dem mit einschraubbaren Platten der Flex an den unterschiedlichen Punkten des Rahmens verändert werden konnte, um das herauszufinden, worin Yamaha ein volles Jahrzehnt Vorsprung hatte.

Doch die Entwicklung brauchte Zeit, und die Erfolge ließen auf sich warten. Einzig der vierte und fünfte Platz von Andrea Dovizioso und Nicky Hayden im Regen von Le Mans und der fünfte und sechste Platz der beiden beim Heimrennen in Mugello waren Highlights, ansonsten musste man sich mit Top-10-Platzierungen zufriedengeben. Dovizioso wurde WM-Achter, Hayden Neunter. Doch es war noch mehr die Orientierungslosigkeit, die der Rennabteilung die Motivation nahm. Gobmeier hatte zwar eine analytische Vorgehensweise eingeführt, wusste aber keine Lösungen für die Probleme. Er arbeitete sich immer weiter auch in die Struktur der Serienentwicklung ein, was den Italienern gar nicht gefiel. Er verlor immer mehr das Vertrauen der italienischen Kollegen, und Ducati-CEO Claudio Domenicali stellte Audi vor ein Ultimatum. Der Deutsche wurde daraufhin von dem von Aprilia abgeworbenen Gigi Dall'Igna abgelöst. Dieser hatte WM-Titel bei den 125ern, 250er und den Superbikes sowie die soliden Ergebnisse der CRT-Aprilia vorzuweisen und galt als Fuchs beim Reglement-Lesen.

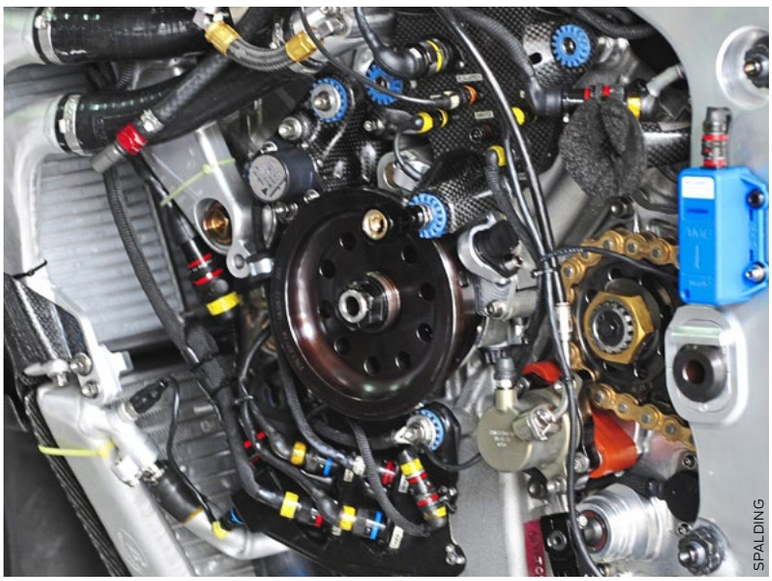
Die Erfolgsgeschichte

Dall'Igna schaute sich in der Rennabteilung und bei den letzten vier Grands Prix des Jahres genau um, doch statt die Desmosedici für 2014 komplett umzukrempeln, sorgte er mit einem ganz anderen Coup für Furore: Er meldete das Werksteam kurzerhand nach der CRT-Regel an, die eigentlich für Privatteams vorgesehen war. Die Konkurrenz ging auf die Barrikaden, und Dall'Igna konnte so die Konzessionsregel herauspressen, die später den Einstieg von Aprilia und KTM in die MotoGP ermöglichte.

„Nach den Ergebnissen zu urteilen dachte ich zuerst, es fehlt der Ducati-Rennabteilung an Fachkräften", blickt Dall'Igna zurück. „Dann stellte ich fest, dass sie aus absoluten Top-Ingenieuren besteht und nur die Organisation und die Kommunikation untereinander verbessert werden muss." Der Rest ist Geschichte. Dall'Igna verbesserte mit seinen Ingenieuren die Desmosedici in den nächsten Jahren Punkt um Punkt und führte alle entscheidenden Entwicklungen des letzten Jahrzehnts bei der Aerodynamik, der Massendämpfung und der Fahrwerksabsenkung in die MotoGP ein. Ohne die fahrerischen Genies Marc Márquez und später Fabio Quartararo wäre die Desmosedici wohl schon viel früher Weltmeister geworden. Jetzt ist sie es, und sie wird nur schwer vom Thron zu stoßen sein. ■



Flex-Versuche mit Laborrahmen samt einschraubbaren Einsätzen



Externe, austauschbare Schwungmasse für unterschiedlches Ansprechen

Andrea Dovizioso (#04) und NIcky Hayden (#69) kämpften gegen CRT-Bikes

TECHNISCHE DATEN

Ducati Desmosedici GP13	
Motor	Wassergekühlter V-Vierzylinder-Viertakter, DOHC, vier Ventile pro Brennraum
Bohrung x Hub	81,0 x 48,5 mm
Hubraum	999 ccm
Leistung	280 PS bei 17 000/min
Leergewicht	160 kg

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

IDM Superbike

Kawasaki: Mercado

Lange hielt sich Kawasaki bedeckt, jetzt hat Teamchef Emil Weber das Geheimnis gelüftet: 2023 wird Ex-Superbike-WM-Pilot Leandro Mercado für die Grünen fahren.

Von: **Anke Wieczorek**

Der 30-jährige Argentinier Leandro Mercado hat für die IDM Superbike-Saison 2023 im Kawasaki Weber-Motos Racing Team unterschrieben und steigt auf die ZX-10 RR. Gelingt den „Grünen“ damit die Rückkehr aufs Siegerpodest? Weber ist von seiner Fahrerwahl zumindest mehr als überzeugt. „Wir haben uns nach dem Hockenheim-Finale umgeschaut. Durch die Verpflichtung von Florian Alt bei Honda wurde dort Leandro Mercado frei. Es hat uns gereizt, ihn zu uns ins Team zu holen.“ Weber hat gesehen, dass „Tati“ Mercado einen „super Job gemacht und die Honda offensichtlich weiterentwickelt hat“. Der langjährige Superbike-WM-Fahrer war 2022 bei vier IDM-Veranstaltungen am Start und holte in den acht gefahrenen Rennen vier Podiumsplätze. Weil das MIE-Moriwaki-Team, wo Mercado 2022 fuhr, dieses Jahr Werksunterstützung bekommt und dafür der Brasilianer Eric Granado verpflichtet wurde, konnte Mercado die gesamte IDM zusagen. Wenn es nach Weber geht, werden die Ergebnisse von Mercado bei Kawasaki wie am Fließband kommen. Er hat gemerkt: „Tati ist hungrig nach Erfolgen.“ Schon in wenigen Wochen, also im Februar, soll der erste gemeinsame Test stattfinden. Die Kawasaki ZX-10 RR ist auf dem neuesten Stand, eventuell folgt gar noch ein Update. ■

EISELE

Leandro Mercado: Nach Superbike-WM-Aus volle Saison IDM mit Kawasaki

IDM Supersport

Rörig: Neue Honda

Der 16-jährige Julius Caesar Rörig wird in diesem Jahr in der IDM Supersport die neue Honda CBR 600 RR einsetzen, die letztes Jahr die Asien-Meisterschaft dominierte.

Von: **Anke Wieczorek**

2020 erschien die mittlerweile neunte Modellgeneration der athletischen Honda CBR 600 RR, stark angelehnt an die größere Fireblade. Nur: Der Supersportler wurde nur in Asien angeboten, die 600er durfte also keine IDM-Karriere starten. Doch die Zeiten haben sich geändert. Julius Rörig macht dieses Jahr in Deutschland den Anfang. Und wie er sagt, soll das Motorrad 2024 auch hier auf den Markt kommen. Die Honda dürfte Ende Januar eintreffen und wird dann in der Firma seines Vaters bei MCA Racing in Altendiez für den Renneinsatz vorbereitet, unter anderem mit Wilbers-Fahrwerk. Da es voraussichtlich nur ein Exemplar geben wird, wird Rörig 2023 als Einzelkämpfer auftreten. Den Rücken stärkt die Zusammenarbeit mit Honda Deutschland, außerdem ist sein Vater Honda-Händler und kann die erhofften Erfolge auf der Rennstrecke in seinem Geschäft vermarkten. Letztes Jahr wurde Rörig nach seinem 16. Geburtstag mit einer Yamaha in Most zweimal Fünfter. ■

EISELE

Julius Caesar Rörig: Nach seinem IDM-Debüt 2022 auf Yamaha nun neue Honda

NACHRICHTEN

IDM SUPERBIKE

Für Florian Alt ergaben sich nach dem Gewinn des Bol d’Or in der Endurance-WM und dem Sieg beim IDM-Finale in Hockenheim so viele Konstellationen für die kommende Saison, dass dem 26-Jährigen fast schwindlig wurde. Dass der Gummersbacher sich schließlich für Honda entschieden hat, hat mehrere Gründe. Das EWC-Team Viltais, in dem Alt die Langstrecken-WM bestreitet, wechselte nach dem Saisonende das Fabrikat und fährt statt Yamaha nun Honda. Für Alt sollte 2023 der Spagat zwischen zwei unterschiedlichen Fabrikaten seines Superbikes aufhören, er verspricht sich mehr davon, wenn er zukünftig mit den gleichen Reifen und identischen Fahrwerkskomponenten fahren kann, sprich auf einer Honda CBR 1000 RR-R, Pirelli-Reifen und Öhlins-Fahrwerk. In der IDM zählt er im HRP-Honda-Team von Jens Holzhauer zu den Titelfavoriten. Alt wird sämtliche Meisterschaften einsetzen, als Krönung winken Wildcard-Einsätze in der Superbike-WM.

IDM SUPERSPORT

Mit drei Fahrern hat das holländische Team Apreco eine starke Mannschaft in der IDM. Twan Smits tritt in der IDM Supersport an. Kas Beekmans und Ruben Bijman starten in der IDM Supersport 300. Das niederländische Team kann auf die Unterstützung von Ten Kate Racing Products und Yamaha Motor Europe zählen. Der 18-jährige Twan Smits hat es im vergangenen Jahr als Rookie auf den 5. Rang in der Gesamtwertung gebracht. Ruben Bijman fuhr bereits 2019 und 2020 in der IDM, beendete beide Jahrgänge in den Top 10 und stieg in die Supersport-300-Weltmeisterschaft auf. Nun bestreitet er beide Serien. Der 18-jährige Kas Beekmans fuhr im Northern Talent Cup, bevor er 2022 beim Hockenheim-Finale seine ersten zwei IDM-Rennen bestritt.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Eisspeedway-WM

Ein-Rennen-Saison

Schock für die Eisspeedway-Piloten: Die WM-Saison 2023 besteht aus einem Wochenende in Inzell. Unklar ist auch, wer sich qualifizieren kann.

Von: **Thomas Schiffner**

Nicht ganz unerwartet, aber doch schockierend war die Meldung vorletzte Woche, dass der M.C. Assen dieses Jahr in Heerenveen kein Eisspeedway veranstalten kann: Da die niederländische Regierung keine finanzielle Unterstützung gewährte, waren die gestiegenen Energiekosten in der Indoor-Arena „Thialf“ nicht zu stemmen.

Wegen Putins Aggressionskrieg in der Ukraine darf kein internationales Prädikat auf russischem Terrain ausgetragen werden. In Russland bieten sich mit Togliatti, Shadrinsk und Krasnogorsk normalerweise mindestens drei Locations an. Berlin hatte sich verpokert: Die Eisspeedway Union wollte statt der teuren WM einen EM-Lauf durchführen. Da die FIM Europe ablehnte, findet die EM nun nur im polnischen Sanok (25./26.02.) statt, in Berlin läuft am 03.03. die Deutsche Meisterschaft und am 04.03. ein offenes Rennen. Die Weltmeisterschaft entscheidet sich am 18./19.03. in Inzell.

Für das Finale ist Weltmeister Martin Haarahiltunen gesetzt. Zehn Fahrer kommen vom Qualirennen am 29.01. in Örnsköldsvik (S). Für Deutschland sollten Franz Mayerbüchler und Hans Weber starten. Weber wird jedoch kommenden Donnerstag an der linken Hand operiert, die er sich vorletzten Sonntag in Örnsköldsvik gebrochen hat. Sollte der Vizeweltmeister nicht rechtzeitig fit werden, könnte Markus Jell einspringen und Weber eine der vier Wildcards, welche die FIM für Inzell vergibt, ziehen. Luca Bauer startet in Schweden für den italienischen Verband. Einen weiteren Fahrer kann Inzell mit lokaler Wildcard setzen. Für Österreich sollen in Örnsköldsvik Franky Zorn und Europameister Harald Simon starten, allerdings laboriert Simon derzeit zu Hause an Rückenbeschwerden. Zwei Plätze sind in Schweden noch unbesetzt, die eigentlich für russische Fahrer reserviert waren. ■

WEBER

Verletzt: Vizeweltmeister Weber

Supermoto-WM

Drei Jahre mehr TM

Weltmeister Marc-Reiner Schmidt hat beim TM Factory Team für drei Jahre unterschrieben und startet bei der IDM 2023 mit eigenem Team.

Von: **Thomas Schiffner**

Am 30. April startet die WM-Saison im italienischen Busca. Marc-Reiner Schmidt, zuletzt zweimal Weltmeister im L30 Racing TM Factory Team, hat bei der italienischen Equipe von Teamchef Ivan Lazzarini für weitere drei Jahre unterschrieben. An seiner Seite startet der Italiener Elia Sammartin, im letzten Jahr bereits WM-Vierter hinter den „großen drei“ Schmidt, Thomas Chareyre und Lukas Höllbacher. Neu ist bei L30 Racing als dritter Mann der erst 17-jährige Schweizer Mitja Krasniqi, der letzte Saison im Rookies Cup im Rahmen der WM fuhr und dort Platz 9 belegte. Krasniqui wird die komplette Saison in der S1-Klasse fahren.

Lukas Höllbacher bestreitet die 2023er-Saison wieder auf KTM im KTM MTR Team mit der neuen KTM 450 SMR mit Werksunterstützung.

Marcus Class fährt aus finanziellen Gründen die WM voraussichtlich nur beim deutschen GP in St. Wendel (11. Juni). Schmidt startet 2023 statt in Italien in der kompletten IDM mit seinem eigenen Team MRS Racing. ■

XIEM

Schnell und spektakulär: Weltmeister Marc-Reiner Schmidt

NACHRICHTEN

MXGP FRAUENFELD AN OSTERN BESTÄTIGT

Motocross-WM-Promoter Infront hat jetzt die fehlenden drei MXGP-Termine 2023 veröffentlicht bzw. bestätigt: Der GP der Schweiz steigt am Ostersamstag und Ostermontag (08./10.04.) auf dem Gelände in Schollenholz, etwa einen Kilometer von Frauenfeld entfernt. Treibende Kraft hinter dem Deal war der 81-jährige Thurgauer OK-Boss Willy Läderach, der nach unermüdlichem Kampf um „seine“ WM den Zuschlag am Termin „Osterwochenende“ erhielt. Der GP Schweiz ersetzt damit das traditionelle Ostermontag-Rennen der Schweizer Motocross-Meisterschaft. Nach dem Auftakt in Argentinien (12. März) ist der zweite Grand Prix am 26. März in Riola Sardo auf Sardinien. Zwischen Lommel (23. Juli) und Uddevalla (6. August) wurde auf den 30. Juli neu Hyvinkää in Finnland gelegt. Der geplante Termin am 1. Oktober entfällt. Damit besteht die 2023er-Saison aus 20 Rennen.

SUPERCROSS STUTTGART WACKELT

Mit dem Ruhrpott-Revival ADAC Supercross in Dortmund endete am Wochenende die deutsche Supercross-Saison. Die Zukunft sieht alles andere als rosig aus, denn neben dem wohl endgültigen Aus für das Chemnitzer SX wackelt nun auch das Rennen in Stuttgart bedenklich. Die ADAC-SX-Wertung wurde diese Saison nur aus Stuttgart und Dortmund erstellt.

WEIS-SIEG IN PFAFFENHOFEN

Das Hallen-Speedway „Drift on Ice“ in Pfaffenhofen an der Ilm gewann, wie fast immer in dieser Serie, der 42-jährige Meißener Ronnie Weis mit acht Punkten vor dem Local Hero Julian Bielmaier (6) und Sergej Malyschew (5). Langbahn-GP-Pilot Jacob Bukhave (Dänemark) wurde Sechster.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Cup-Sieg mit gefundene

SX1-Start am Samstag: Lefrancois (#225), Escoffier (#137), Tixier (#911), Aranda (#20), Soubeyras verdeckt

WASNER

Beim ADAC Supercross in der Dortmunder Westfalenhalle räumten die favorisierten Franzosen in beiden Top-Klassen gnadenlos ab. Der heißbegehrte Titel „König von Dortmund“ ging an Honda-Pilot Jordi Tixier, Landsmann Greg Aranda auf der Sturm-Yamaha sicherte sich bereits am Samstag den ADAC SX Cup. In der SX2-Kategorie jubelte Julien Lebeau (Kawasaki) mit dem Pokal für den ADAC SX-Cup sowie Lucas Imbert als neuer „Prinz von Dortmund“.

Von: **Frank Quatember**

Endlich, im Pott wird wieder Supercross gefahren! Nach zwei Jahren Corona-bedingter Pause kehrten Fahrer, Fans und Teams hungrig nach Adrenalin wieder in die Dortmunder Arena zurück und „The Voice“ Tommy Deitenbach empfing sein Publikum mit dem legendären „Halloooo Dortmund!“. Im Fahrerfeld der SX1-Klasse hatten die Franzosen um die Supercross-Spezialisten Greg Aranda und Cedric Soubeyras sowie Ex-Weltmeister Jordi Tixier ein deutliches Übergewicht. Die größte Konkurrenz drohte der „Equipe de France“ vom ehemaligen US-Lites-Champion Justin Bogle auf Sarholz-KTM, dem Australier Matt Moss und dem dreimaligen Dortmund-Sieger Tyler Bowers, beide wurden von Kawasaki-Urgestein Harald Pfeil für Dortmund verpflichtet.

Doch die siegverwöhnten deutschen Teams Sarholz und Pfeil schauten diesmal in die sprichwörtliche Röhre. Tyler Bowers flog nicht nur mit Verspätung ein, auch seine Fahrwerksteile verblieben durch Flugchaos im Nirvana. Selbst Fahrwerksspezialist Rolf Ringwald konnte nicht mehr entscheidend helfen. Bowers spielte in Dortmund keine Rolle. Der Auftritt vom Landsmann Bogle am Freitag war kurz und schmerzhaft. In einem wilden Vorlauf stürzte der 29-Jährige aus Oklahoma unglücklich und verletzte sich an der Schulter. Sportlich war sein Wochenende damit beendet.

> Tyler Bowers kam wegen Flugchaos verspätet an, seine Fahrwerksteile waren im Nirwana verschwunden. Justin Bogle musste mit verletzter Schulter nach dem ersten Vorlauf aufgeben.

Matt Moss, der als Jungspund vor 14 Jahren in Dortmund am ersten Abend siegte, konnte 2023 zwar Tempo und Technik zeigen, stürzte aber unglücklich jeweils in den Finalrennen am Freitag und Samstag. Das Aus kam für „Mossy“ am Sonntag, als er im frühen Zeittraining vor Schmerzen seinen Lenker nicht mehr halten konnte. Den ersten Vorlauf am Freitag dominierte Moss noch, doch um Platz 2 und 3 wurde es vogelwild. Obwohl beide sicher qualifiziert, krachten die Franzosen Soubeyras und Maxime Desprey im Schlussspurt spektakulär in der Luft zusammen. Der Honda-Pilot blieb unverletzt, während Desprey mit gebrochenem Unterschenkel ins Krankenhaus transportiert wurde. Eine Aktion, so überflüssig wie ein Kropf. Den zweiten Vorlauf gewann Altmeister Aranda (33) vor den Landsleuten Tixier und Boris Maillard. Im abschließenden Finale über 20 Runden

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

n Handschuhen

WASNER

Es war das Duell des Wochenendes: Cup-Sieger Greg Aranda (hier vorn) gegen Dortmund-Gewinner Jordi Tixier

stürzte Aranda bereits am Start, verlor dabei einen Handschuh und nahm mit großem Rückstand die Jagd auf.

Haberland im Finale

An der Spitze bekämpften sich der spätere Tagessieger Tixier und Moss erbittert. Als der Aussie seine Kawasaki abwürgte, war der Platz frei für den fliegenden Greg Aranda. In dessen Windschatten schaffte es trotz Sturz in der Sandsektion noch Soubeyras. Am wie immer ausverkauften Samstag setzte Aranda ganz in Schwarz gekleidet mit dem Sieg in Vorlauf 1 das erste Ausrufezeichen. Der einzige Deutsche, der Erfurter Paul Haberland, wurde Fünfter und schaffte damit die direkte Qualifikation für das Finale. Das zweite Heat war wie am Vortag eine Sache für Matt Moss, der die Franzosen um Tixier in Schach hielt. Im spannenden Schlussrennen ging es nicht nur um den Tagessieg, sondern auch um den ADAC SX Cup, bestehend aus den verbliebenen zwei (!) Events in Stuttgart und Dortmund. Erneut zog Tixier den Holeshot mit Aranda am Hinterrad. Der Sturm-Pilot jagte seinen Landsmann in einem spannenden Duell auf Augenhöhe und passierte Tixier im schweren Waschbrett zum Sieg.

Tixier König von Dortmund

Der Sarholz-Pilot versuchte verzweifelt, an Aranda dranzubleiben, musste aber nach einem Fehler zu Boden. Soubeyras bedankte sich und brachte Platz 2 vor Tixier ins Ziel.

Der dritte und letzte Tag in Dortmund wurde als Premiere im Triple-Crown-Format ausgetragen. 12 Fahrer traten in drei Finals über jeweils 12 Runden gegeneinander an. Alle drei SX1-Rennen sind schnell erzählt, denn die drei Topfavoriten Tixier, Soubeyras und Aranda ließen den restlichen Piloten null Chancen.

Dreimal hatte Privatfahrer Tixier in Kurve 1 die Nase vorn und legte zwei blitzsaubere Start-Ziel-Siege vor. Nur im abschließenden dritten Rennen konnten Aranda und Soubeyras den totalen Triumph des zweimaligen ADAC MX-Masters-Champion verhindern. Am Ende stemmte Tixier knapp, aber hochverdient den völlig überdimensionierten Pokal in die Höhe und darf sich von nun an „König von Dortmund“ nennen. „Das hat sich gelohnt, auf Supercross zu setzen“, strahlte der 30-jährige Gallier. „Ich hatte zuletzt nicht so viel Rennglück, umso mehr freue ich mich über diesen Titel.“ ■

SUPERCROSS

SX1-Gesamt, Dortmund, 13.–15.01.

1.	Jordi Tixier (F), Honda	70 Punkte
2.	Greg Aranda (F), KTM	67
3.	Cedric Soubeyras (F), Honda	89
4.	Anthony Bourdon (F), Yamaha	50
5.	Boris Maillard (F), Suzuki	49
6.	Charles Lefrancois (F), Honda	44
7.	Adrien Escoffier (F), Husqvarna	43
8.	Thomas Ramette (F), Yamaha	32
9.	Matt Moss (AUS), Kawasaki	31
14.	Paul Haberland (D), Husqvarna	9

ADAC SX-Cup 2022/23, Gesamt

1.	Greg Aranda (F), KTM	89 Punkte
2.	Cedric Soubeyras (F), Honda	89
3.	Jordi Tixier (F), Honda	77
4.	Anthony Bourdon (F), Yamaha	68
5.	Charles Lefrancois (F), Honda	63
6.	Boris Maillard (F), Suzuki	59
7.	Adrien Escoffier (F), Husqvarna	55
8.	Maxime Desprey (F), Yamaha	43
9.	Jason Clermont (F), Kawasaki	35
10.	Thomas Ramette (F), Yamaha	29

SX2-Gesamt, Dortmund, 13.–15.01.

1.	Lucas Imbert (D), Yamaha	63 Punkte
2.	Yannis Irsuti (F), Kawasaki	60
3.	Julien Lebeau (F), Kawasaki	58
4.	Thomas Do (F), Honda	56
5.	Calvin Fonvielle (F), KTM	49
6.	Kevin Ballanger (F), Yamaha	46
7.	Prol Xurxo (E), GasGas	37
8.	Brice Maylin (F), Husqvarna	33
9.	Nico Koch (D), GasGas	33
10.	Carl Ostermann (D), Husqvarna	30

VIER FRAGEN AN

GREG ARANDA

WIE WAR DIE SITUATION IM FREITAGS-FINALE?

Also das war echt eine schräge Sache. Ich bin eingangs der Kurve gestürzt und habe dabei meine Handschuhe verloren. Die musste ich erst mal wiederfinden! Ich habe dann alles auf eine Karte gesetzt und konnte noch auf Platz 2 vorfahren. Aber so ein Rennen ist eigentlich einfacher als der Sieg heute im Finale. Du musst halt einfach Gas geben.

WELCHEN STELLENWERT HAT DER SIEG IN DORTMUND?

Einen sehr großen. Ich komme gern hierher nach Deutschland. Zwei Jahre habe ich im Haus von Robert Sturm gewohnt, das ist meine zweite Familie. Seit zehn Jahren fahre ich für ihn und sein Team, und es bedeutet mir viel, für ihn Titel zu holen. Ich werde heute ein Bier mit Robert trinken und dann ab ins Bett. Für Party bin ich zu alt.

WAS WAR ENTSCHEIDEND FÜR IHREN SIEG AM SAMSTAG?

Am Samstag haben wir alle Fehler gemacht, Cedric (Soubeyras), Jordi (Tixier) und ich auch. Die Strecke war sehr schwierig, man musste auch viele Linien ausprobieren, um die Ideallinie zu finden. Es gab viele Stürze und oft die blaue Flagge. Die Whoops waren für mich entscheidend, ich habe ein wirklich sehr gutes Fahrwerk.

SIE SIND BEREITS 33 JAHRE ALT. WOHER KOMMT IHRE FITNESS?

Ich hab keine Ahnung, ehrlich. Es müssen die Gene sein. Ich hoffe, auch noch in zehn Jahren hier zu fahren.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

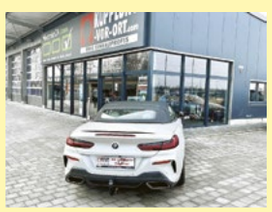
Audi

RS5, 47000 km, 375 kW (510 PS) ABT-Tuning, schwarz, Klima, VB 63.500,- €, TÜV 07/2024, 1. Hand, Garagenfahrzeug, Nichtraucher, Navi, NP 104.000,- €, Tempomat, Sitzheizung, Werkstattwartung, Automatik, V/max 280 km/h. 76773 Kuhardt, Tel. 07272/92930

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59616

BMW

Suche Z1, Z3, Z8. 0172/8339378 H



Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

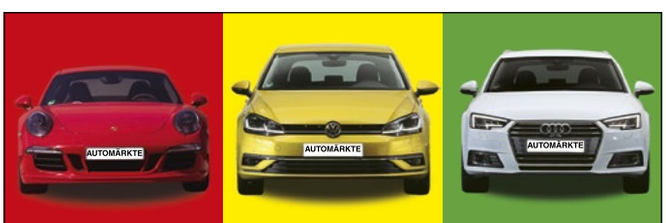
Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

Jaguar

1961/63 Jaguar E Type Serie I Roadster, nur in Cargold-Qualität!... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

Arden

Suche orig. Arden Jaguar AJ 2 Cabriolet. englishcars@gmx.de H



Gesucht. Gefunden. Gekauft.

Jetzt Code scannen, suchen, finden und kaufen →

marktplatz.auto-motor-und-sport.de

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Maserati

1972 Maserati Bora, einer von 571 Stück, Matching No., außergewöhnlicher Zustand! Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, www.cargold-collection.com H

Mercedes

1989 Mercedes 300 SL, erst 76.521 km, 2. Hand, MB-Scheckheftgepflegt, Hardtop, seltene und gesuchte Farbgebung! € 72.700,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, www.cargold-collection.com H

Suche SLS-Coupé. Tel. 0172/9342421 H

Anhängerkupplungen für alle Mercedes und AMG, z.B. SL - SLK - alle AMG - Smart. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H

AMG GLE 53 4M+*PANO*AHK*21Z*360°*, EZ 07/2022, 5000 km, 320 kW (435 PS), MANUFAKTUR diamantweiß bright, Leder, Navi, Klima, LED, SD, SHZ, NR-Fzg., AHK, 111.998,- € (MwSt. awb.). Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Friedrichshafener Str. 23, 14772 Brandenburg, Tel. 03381/81159985 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59596

MB G 350 d Automatik Limited Edition, Bj. 04/2018, 245 PS, 42000 km, 1. Hd., unf.fr., SD, Navi, Tel. mit Freisprech, AHK, Rückf.-Kam., designo moccaschw.-met., designo Leder sattelbraun, VB 95.800,– €, v. Priv. krankheitsh. abzugeben. 07361/49844 oder 0151/828446, r.brabandt@gmx.de

Anhängerkupplungen für alle Mercedes, AMG, Smart und EQ Modelle. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H

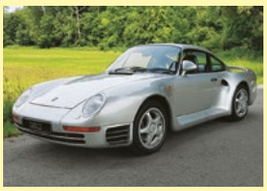
Porsche

914-6 2.2S, 1971, dt. Fzg. Unikat, H-Kennz., 180 PS, Technik bei RUF optimiert, umfangreiche Historie, 87.500,- €, Inzahlung mögl. AUTOSALON-ISARTAL Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59608

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

www.Rennsportshop.com



1986/88 Porsche 959, für Sammlung gesucht…Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Cargold Collection Hamburg, 040-25335000, www.cargold-collection.com H

991 Coupé PDK, 09/2018, 18.500 km, 1. Hd., 272 kW (370 PS), racinggelb, schwarz, neuwertig, Garantie, 106.500,- € + 20 weitere Porsche. AUTOSALON-ISAR-TAL Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59607

Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

Bücher:

www.motorbuch-versand.de

Tesla

Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H

HERSTELLER VON KFZ-LEITUNGEN

- Brems-, Lenkungs-, Einspritzleitungen
- Cabrioverdeckleitungen
- Benzinschläuche • Stahlflexleitungen

07666 / 9121550 www.kfz-leitungen.de

VW

T-Roc, Led., Digi, Voll, 1. Hd., JW VW Mod. 2022, 19000 km, Cabrio, 150 PS, Aut., NP 47.900,- € jetzt 32.900,- €. 0152/29362733

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59617

Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H

Versicherungen

RENNKASKO.DE BAUER

Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 6/23

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,– € gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,90
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ auto motor und sport € 4,90
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,–	30,–	45,–	15,–
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil: Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,90 € (D), 3,30 € (A), 4,60 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,90 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 145,00 €
(Österreich: 165,00 €, Schweiz: 230,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,90 Euro): Deutschland: 20,00 € (Österreich: 23,00 €, Schweiz: 32,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 87,00 € (Österreich: 99,00 €, Schweiz: 138,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,74 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
© 2023 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE

CREVENTIC

Die Karawane zieht weiter: Valentino Rossi machte in Dubai sowohl auf dem Kamel als auch im GT-Renner eine gute Figur

Zweite Liga

Pläne für DTM / GT Masters
MSa 5/2023

Eine etablierte, zuschauerfreundliche und bezahlbare Serie wie das GT Masters wird vom ADAC in die zweite Liga der GT-Serien degradiert und eine DTM auf den Thron gehoben. Das GT Masters war in den letzten Jahren immer ein Garant für tollen Motorsport für Teams und Zuschauer. Macht das nicht kaputt! Wenn doch, dann auf zu NLS und GTC Race!

Götz Gadau
D-29525 Uelzen

Ich konnte beide Serien 2022 am Nürburgring vor Ort zeitnah vergleichen. Das GT Masters bot mir das deutlich bessere Preis-Leistungs-Verhältnis! Vor allem mit Hinblick auf die Rahmenserien, ihrer Bodenständigkeit und Organisation. Von der DTM-Veranstaltung sind mir nur die zum Aufpreis erhältlichen, verschiedenen Bändchenkombinationen und ein paar Showrennen in Erinnerung geblieben (und der Nebel). Der Rest war GT3 und vergilbende Lorbeeren. Nach dem Aus der Class One ist von dem „Remmi Demmi" drumrum auch nicht viel geblieben. Man sollte nicht davon ausgehen, dass sich zukünftige Ticketverkäufe addieren. Auch der Preis wird entscheiden. Alles andere hat Frau Leppert in ihrem Kommentar schon gesagt! Ich bin wieder zur GTWC am Ring.

Michael Thomae
D-32427 Minden

Großer Nachteil

Interview mit Toni Mang
MSa 1–3/2023

Das Interview mit Toni Mang hat mich begeistert, und in vielen Punkten teile ich seine Ansichten. Ein Thema möchte ich unbedingt hinzufügen. Die Entwicklung im Straßenrennsport benachteiligt Länder, deren Bewohner im Durchschnitt größer gewachsen und schwerer sind. Ein markantes Beispiel aus vergangenen Jahren ist Dieter Braun, der aufgrund seiner Statur in der heutigen Zeit keine Chance hätte, in der Motorrad-WM eine Rolle zu spielen. Kaum vorstellbar, dass er über Mini-Bikes u. a. in die Moto 3 kommen könnte. Damit wäre leider jede Aufstiegsmöglichkeit in höhere Klassen ausgeschlossen.

Kai Knecht
D-83246 Unterwössen

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

05. März 2023: Freies Fahren in Hockenheim (Pkw und Rennwagen)
19. März 2023: Freies Fahren Nürburgring GP (Pkw und Rennwagen)
18. April 2023: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)
25. April 2023: Freies Fahren Nürburgring-Nordschleife (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

DSK e.V. Deutscher Sportfahrer Kreis

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Termine

TV-Programm

Mittwoch, 18. Januar		
21.00	F1-Klassiker, Melbourne 2000	Sky Sport F1*
Donnerstag, 19. Januar		
21.20	Racing Files – Jim Clark	Motorvision TV*
Freitag, 20. Januar		
20.30	F1-Klassiker, Nürburgring 2007	Sky Sport F1*
Samstag, 21. Januar		
07.40	Supercars 2022, Saisonrückblick	Sport 1+*
08.00	FIA Motorsport Games 2022, Highlights	Sky Sport F1*
08.40	NASCAR Cup Series 2022, Talladega	Motorvision TV*
ab 10.00	IndyCar 2022, alle Rennen (bis So, 20.00)	Sky Sport F1*
ab 20.55	Diverse Rallye-Sendungen (bis 01.10)	Motorvision TV*
Sonntag, 22. Januar		
ab 06.00	Diverse IMSA-Rennen 2022 (bis 20.45)	Motorvision TV*
08.30	PS – Automagazin (Wh.: 18.30)	N-TV
12.00	Rallye-WM Monte Carlo, Power Stage **LIVE**	Servus TV
17.30	Auto Mobil (Magazin)	Vox
18.15	GRIP – Das Motormagazin	RTL II
20.00	IndyCar 2022, Saisonrückblick	Sky Sport F1*
21.00	F1-Klassiker, Interlagos 1994	Sky Sport F1*
22.00	Rallye-WM Monte Carlo, Highlights	Sport 1
Montag, 23. Januar		
ab 20.00	Diverse Motorrad-Sendungen (bis 01.30)	Motorvision TV*
Dienstag, 24. Januar		
19.30	Racing Files – Die Nordschleife	MTS TV**

Livestream/Internet

Donnerstag, 19. Januar bis Sonntag, 22. Januar		
–––	Rallye-WM Monte Carlo, komplett **LIVE**	wrcplus.com*
Freitag, 20. Januar		
19.40	Trophée Andros Lans-en-Vercors, Samstag **LIVE** www.tropheeandros.com	
22.00	Rallye-WM Monte Carlo, Tages-Highlights	redbull.tv
Samstag, 21. Januar		
10.00	Rallye-WM Monte Carlo, WP 10 **LIVE**	servustv.com
16.00	Rallye-WM Monte Carlo, WP 13 **LIVE**	servustv.com
19.20	Trophée Andros Lans-en-Vercors, Samstag **LIVE** www.tropheeandros.com	
ca. 20.00	IMSA SCC Daytona, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
22.00	Rallye-WM Monte Carlo, Tages-Highlights	redbull.tv
22.30	US-Supercross, San Diego **LIVE** www.supercrosslive.com*	
Sonntag, 22. Januar		
09.00	Rallye-WM Monte Carlo, WP 16 **LIVE**	servustv.com
12.00	Rallye-WM Monte Carlo, Power Stage **LIVE**	servustv.com
ca. 18.15	IMSA SCC Daytona, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
22.00	Rallye-WM Monte Carlo, Tages-Highlights	redbull.tv

*kostenpflichtig **auch im Sender-Livestream unter www.morethansports.tv

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

20.–23.01.	Rallye-WM, 91. Rallye Monte Carlo	MC/F
20./21.01.	Trophée Andros, Lans-en-Vercors	F
21.01.	24h Series, 6h Abu Dhabi	UAE
21./22.01.	IMSA Sports Car Challenge, Daytona	USA
22.01.	Roar before the Rolex 24, Daytona	USA

Motorrad

21.01.	US-Supercross, San Diego	USA
21.01.	Hallen-Trial, Ingolstadt	D

Vorschau

WILHELM

F1-Interview mit Toto Wolff: So findet Mercedes auf die Erfolgsspur zurück

RED BULL

Rallye Monte Carlo: Neues Jahr, neues Glück. Wer schlägt Kalle Rovanperä?

CADILLAC

Roar Test Daytona: Letzte IMSA-Probefahrten vor dem 24h-Showdown

YAMAHA

MotoGP-Präsentationen: Die ersten Teams stellen ihre neuen Bikes für 2023 vor

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

auto motor und sport

ALLE AUTOS.
ALLE DATEN.
ALLE PREISE.

Das weltweite Modellangebot 2023:
Für nur 12,90 €. Jetzt im Handel oder bequem per Post nach Hause.

0781 6396657 | motorpresse@burdadirect.de | auto-motor-und-sport.de/spezial

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.